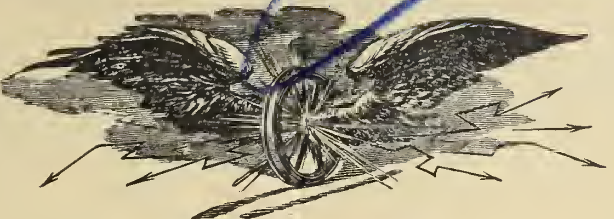






Nr. 51. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 3. Juli 1897.

Inhalt:

Die Preussisch-Hessische Betriebsgemeinschaft.

Von A. Krefter.

Mit dem 1. April d. J. ist eine Einrichtung in das Leben getreten, welche man als den ersten Schritt zur einheitlichen Verwaltung der Deutschen Eisenbahnen bezeichnen darf.

Der Staatsvertrag zwischen Preussen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes vom 23. Juni 1896 kennzeichnet sich nicht allein als eine durch die örtlichen Verhältnisse bedingte Interessengemeinschaft, sondern auch vorzugsweise als ein Uebereinkommen, welches trotz aller partikularistischer Strömungen gegen eine derartige Vereinigung eine engere Verbindung der beiden Bundesstaaten auf einem wichtigen, finanzpolitischen Gebiete erstrebt und in loyaler Weise dem Gedanken an die Umwandlung der bundesstaatlichen Bahnen in Deutsche Reichseisenbahnen wieder Raum gibt.

Ob dieser schon mehrfach angeregte Gedanke durch die Betriebsgemeinschaft Preussens und Hessens seiner Verwirklichung näher gebracht ist, wird die Zukunft lehren, für welche die vertragschliessenden Staaten trotz der Unkündbarkeit des Uebereinkommens vorsorgend sich gesichert haben.

Während nämlich gemäss Art. 22 des Staatsvertrages die Aufnahme anderer Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reiches in die Gemeinschaft zulässig ist, bleibt es nach Art. 23 jedem der beiden Staaten vorbehalten, für den Fall der Abtretung seines Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich auch die aus dem Staatsvertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen. Durch diese Bestimmungen ist die Möglichkeit zur weiteren Ausgestaltung und Ausdehnung des Gemeinschaftsbetriebes gewahrt und den übrigen Bundesstaaten gewissermaassen die Hand zum gemeinsamen Wirken geboten worden.

Es ist einleuchtend, dass Preussen mit seinem annähernd arrondirten Eisenbahnbesitze, welcher ungefähr $^{3}/_{5}$ der gesammten Deutschen Eisenbahnen umfasst, in einem Gemeinschaftsbetriebe mit anderen Bundesstaaten mehr von ideellen Vortheilen und dem Wunsche nach einer einheitlichen Einrichtung und Verwaltung des Deutschen Bahnnetzes als von eigensüchtigen Absichten geleitet wird. Deutlich zeigt sich dieses bei den die Finanzgemeinschaft betreffenden Bestimmungen des Staatsvertrages. Während der Betrieb der vereinigten Bahnen für Rechnung beider Staaten dergestalt geregelt ist, dass sämmtliche Betriebseinnahmen und Ausgaben als gemeinsame gelten, ist für die Vertheilung des Ueberschusses der Einnahmen über die Ausgaben ein Modus vereinbart, welcher den thatsächlichen Leistungen der beiden Kontrahenten entspricht.

Die Grundzüge für die Ermittelung des Antheilverhältnisses an dem Ertrage der Preussisch-Hessischen Finanzgemeinschaft sowie für die Berechnung der den Theilungsziffern zu

Grunde zu legenden Betriebsüberschüsse schliessen jede Uebervortheilung zwischen den beiden Staaten aus.

Für die Beurtheilung des Gemeinschaftsverhältnisses ist übrigens der Umstand wissenswerth, dass Preussen und Hessen, obwohl beide Staaten verhältnissmässig beinahe die gleichen Anlagekosten für ihre Staatsbahnen aufgewendet haben, trotzdem so wesentlich von einander abweichende Betriebsüberschüsse erzielt haben. Nach dem Rechnungsjahre 1895/96 z. B. betrug die eigene Bahnlänge der Preussischen Staatseisenbahnen 27 200 km und die der Oberhessischen Bahnen 220 km; das von Preussen bis dahin aufgewendete Anlagekapital belief sich auf rund 6 980 000 000 *M.*, also für 1 km Bahnlänge auf rund 256 000 *M.*; das Hessische Anlagekapital betrug für 176 km Hauptbahnen (die Kapitalanlage für die Nebenbahnen bedarf noch der endgültigen Feststellung) rund 39 000 000 *M.*, mithin für 1 km Bahnlänge rund 222 000 *M.*

Während die Preussischen Staatseisenbahnen einen Ueberschuss von rund 469 000 000 *M.* = 6,76 % des Anlagekapitals ergaben, erzielten die Oberhessischen Eisenbahnen in demselben Rechnungsjahre als Betriebsüberschuss nur rund 336 000 *M.* oder 0,86 % des Anlagekapitals.

Das Verhältniss bei der letzthin verstaatlichten Hessischen Ludwigsbahn stellt sich wesentlich günstiger.

Bei einer eigenen Bahnlänge von 693 km wurde bis Ende 1895 ein Anlagekapital von rund 220 1/3 Millionen Mark aufgebraucht, also auf 1 km Bahnlänge rund 317 000 *M.* Der Betriebsüberschuss der Hessischen Ludwigsbahn belief sich im Betriebsjahre 1895 auf rund 9 750 000 *M.* oder 4,41 % des verwendeten Anlagekapitals.

Es ist nicht der Zweck dieser Niederschrift, die finanziellen Leistungen der verschiedenen Bahnen abzuwägen und die auf die Gestaltung der Betriebsüberschüsse einwirkenden Verhältnisse näher zu erläutern, jedoch lehrt ein Blick in die Statistik, dass sowohl die Leistungen wie die Rentabilität der Preussischen Staatseisenbahnen zweifellos zu den hochwerthigen unter den Deutschen Eisenbahnen zählen und daher für eine Betriebsgemeinschaft mit anderen bundesstaatlichen Bahnen die sichersten Garantien bieten.

Da in der Preussisch-Hessischen Betriebsgemeinschaft sämmtliche Bahnen als einheitliches Netz verwaltet und in jeder Weise gleichmässig behandelt werden, finden auch die Verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen beider Staaten eine gleichmässige Berücksichtigung. Natürlich müssen sich etwaige Wünsche, welche auf eine Erweiterung oder Ergänzung der Bahnanlagen sowie auf eine Vermehrung der Züge und Anschlussverbindungen, auf Tarifermässigungen usw. gerichtet sind, dem Bedürfnisse und der Verkehrsdichtigkeit in dem betreffenden Gebiete anpassen. Das verkehrstreibende Publikum findet hierbei eine ausreichende Wahrung seiner Interessen durch die auf die Gemeinschaftsverwaltung ausgedehnte Preussische Einrichtung der Bezirks-Eisenbahnräthe und des Landes-Eisenbahnraths.

Es ist eine natürliche Erfahrung, dass dort, wo ein stark entwickelter und kräftiger Organismus mit einem kleineren und schwächeren zu gemeinsamer Arbeit in Verbindung tritt, der letztere infolge der günstigen Beeinflussung durch den mächtigeren Genossen allmählich erstarkt und der besten Entwickelung sicher ist. Aehnlich gestaltet sich das Verhältniss in einem Gemeinschaftsbetriebe zwischen mehreren in der Grösse und Entwickelung von einander verschiedenen Eisenbahngebieten, vorausgesetzt, dass bei den Betheiligten gegenseitig Vertrauen herrscht und die für Unterhaltung, Ergänzung und Betrieb der Bahnen nothwendigen Mittel nicht gespart werden. Vor allem wird ein einheitliches Tarifsystem und eine gleichmässige Fahrplanbildung einen lebenskräftigen Einfluss auf das Gemeinschaftsverhältniss ausüben und hauptsächlich den verkehrsärmeren Gebieten zu gute kommen.

Dass die Hoheitsrechte des Hessischen Staates in der Gemeinschaftsverwaltung gebührend berücksichtigt und vertraglich festgestellt sind, wird voraussichtlich diejenigen, welche die Suzerainetät der Kleinstaaten gegenüber dem Grossstaate in einem solchen Gemeinschaftsverhältnisse gefährdet glauben, mit der neuen Einrichtung eher befreunden und deren schätzenswerthe Vortheile für die Verkehrswelt leichteren Herzens anerkennen lassen. Gerade die Suzerainetätsfrage ist es, welche bisher der Uebernahme der bundesstaatlichen Bahnen auf das Deutsche Reich hauptsächlich hinderlich gewesen ist und vielleicht für die nächste Zukunft auch einen grösseren Anschluss an die Preussisch-Hessische Betriebsgemeinschaft nicht zulässt. Und trotzdem besteht wohl in verkehrspolitischer Beziehung kaum ein Institut, für welches das Deutsche Reich als Einheit wichtiger und wünschenswerther ist, als die Eisenbahnen.

Eine weit engere Gemeinschaft der Interessen, als mit den Eisenbahnen Hessens, hat Preussen schon seit längerer Zeit mit den Oldenburgischen Staatseisenbahnen. Oldenburg ist z. B. die Mitbenutzung der Preussischen Stationen Bremen, Leer, Ihrhove und Osnabrück sowie der Mitbetrieb auf den Preussischen Strecken Leer-Ihrhove und Eversburg-Osnabrück gestattet; die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven und ein kleiner Theil der Strecke Oldenburg-Bremen sind Eigenthum des Preussischen Staates, dessen Gebiet von einem wesentlichen Theile der Oldenburgischen Staatsbahnen durchschnitten wird; die Oldenburgische Station Quakenbrück wird von der Preussischen Verwaltung mitbenutzt. Ferner hat Oldenburg den Fahrdienst auf der Anschlussstrecke von der Landesgrenze bis Wittmund vertragsmässig übernommen.

Es würde zu weit führen, die sämmtlichen Berührungspunkte, welche beide Staatsbahnverwaltungen schon seit vielen Jahren mit einander verbinden, hier weiter auszuführen, jedoch lässt sich schon auf Grund der vorher gegebenen Andeutungen urtheilen, dass gerade Oldenburg durch den Eintritt in die Preussisch-Hessische Betriebsgemeinschaft nur gewinnen würde. Hierbei darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass das Pachtverhältniss, welches die Grossherzoglich Oldenburgische Regierung bezüglich der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven durch den Staatsvertrag vom 16. Februar 1864 mit Preussen eingegangen ist, mit der steigenden Rentabilität dieser Eisenbahn die Betriebsüberschüsse der Oldenburgischen Staatseisenbahnen allmählich immer ungünstiger beeinflussen wird.

Bekanntlich erhält Preussen von der gesammten Bruttoeinnahme der genannten Strecke 50 % dessen, was über 18 000 *M.* bis zu 60 000 *M.*, und 60 % dessen, was über 60 000 *M.* für eine Preussische Meile aufkommt. Für jedes Betriebsjahr, in welchem von der gesammten Bruttoeinnahme weniger als 30 000 *M.* auf die Preussische Meile entfallen, steht der Oldenburgischen Regierung das Recht zu, statt die erwähnten Bestimmungen in Anwendung zu bringen, von der Preussischen Regierung — gegen Ueberlassung der erzielten ganzen Bruttoeinnahme — bis auf die Höhe von 24 000 *M.* für jede Meile Bahnlänge die Erstattung aller derjenigen Kosten zu beanspruchen, welche der Betrieb und die Unterhaltung der Bahn erfordert haben. Infolge Herstellung des Kriegshafens in Wilhelmshaven hat sich die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven sehr gut entwickelt und überraschende Betriebsergebnisse erzielt. Der Antheil Preussens an den Einnahmen des Jahres 1895 belief sich z. B. auf rund 564 000 *M.* oder 7,85 % des Anlagekapitals. Da mit der zunehmenden Frequenz auf der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn auch die Betriebs- und Unterhaltungskosten der Strecke ständig wachsen, gestaltet sich trotz der erheblichen Aufwendungen Preussens für die alljährlich nothwendigen Ergänzungen und Verbesserungen der Bahnanlagen die Situation für Oldenburg im Laufe der Zeit so unvortheilhaft, dass vielleicht die Oldenburgische Regierung selbst den Eintritt in die Preussisch-Hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft als die günstigste Lösung dieser finanziellen Schwierigkeit erkennen und wünschen wird.

Uebrigens haben die Oldenburgischen Staatseisenbahnen, wie die folgenden Zahlen beweisen, sich wesentlich günstiger entwickelt als die Oberhessischen Bahnen. Die Bahnlänge der ersteren betrug am Schlusse des Betriebsjahres 1895 einschliesslich der gepachteten und mitbetriebenen Strecken 441 km, wo-

von 74 km auf Bahnen untergeordneter Bedeutung entfielen. Das von Oldenburg und den betheiligten Staaten und Verwaltungen bis Ende 1895 für 427 km aufgewendete Anlagekapital betrug rund 53 250 000 *M.* oder auf 1 km Bahnlänge rund 124 700 *M.* Der Betriebsüberschuss Oldenburgs belief sich in demselben Betriebsjahre auf annähernd 2 500 000 *M.* oder 4,64 % des verwendeten Anlagekapitals.

Der Eintritt Oldenburgs in die Preussisch-Hessische Betriebsgemeinschaft würde noch besondere Vortheile sowohl für die Verkehrswelt wie für das Deutsche Bahnnetz überhaupt im Gefolge haben. In erster Linie bliebe zu würdigen, dass der gesammte Deutsche Nordsee-Hafenverkehr in einer Hand vereinigt sein würde, ferner dass durch die Gemeinschaft der von Jahr zu Jahr wachsende Verkehr nach den Nordsee-Inseln bezw. Bädern eine einheitliche Regelung und Leitung erhielte und schliesslich im Verkehr mit Holland wieder eine Zwischenverwaltung fortfallen würde.

Für den Fall des Beitritts würde wahrscheinlich die Residenzstadt Oldenburg Sitz der neuen Eisenbahndirektion bleiben und letztere vortheilhaft ein Gebiet verwalten, dessen Umgrenzung durch die Linie Emden - Rheine - Osnabrück - Bremen-Geestemünde gebildet wird.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die im Betriebe der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen stehenden Strecken Rakonitz-Luditz (52,00 km) und Protiwitz-Buchau (16,71 km), welche am 27. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Nähere Bezeichnung von Stationen. Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Infolge Eröffnung der an der Neubaustrecke Mulda-Sayda gelegenen Haltestelle Dorfchemnitz bei Sayda hat die an der Linie Chemnitz-Adorf gelegene gleichnamige Haltestelle Dorfchemnitz die nähere Bezeichnung Dorfchemnitz bei Zwönitz und infolge der Eröffnung des Haltepunkts Dittersbach bei Frankenberg (Strecke Rosswein-Niederwiesa) hat der an der Linie Kamenz-Pirna gelegene Haltepunkt Dittersbach die nähere Bezeichnung Dittersbach bei Dürrröhrsdorf erhalten.

Eröffnung von Stationen für den Personen- und Gepäckverkehr. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. findet vom 2. August d. J. ab von und nach dem Haltepunkt Lindenbach bei Ems a. d. Lahn Beförderung von Personen und Gepäck statt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau ist die zwischen Breslau O/S. Bhf. und Kattern an den Abzweigungen nach Ströbel und Mittelwalde gelegene Station Brockau, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, vom 1. d. Mts. ab auch für den Wagenladungs-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2550 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 2582 vom 26. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Uebersendung eines Auszuges aus dem Protokoll Nr. 49 des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, Stockholm, den 3./4. Juni 1897 (abgesandt am 28. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Zum Gesetzentwurfe über die Investitionen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

In Nr. 49 S. 457 d. Ztg. haben wir den Gesetzentwurf des Königlich Ungarischen Handelsministers über die Investitionen bei den Königlich Ungarischen Staatsbahnen mitgetheilt. In dem Motivenberichte zu dem erwähnten Gesetzentwurfe wird darauf hingewiesen, dass es mit Rücksicht auf die Zunahme des Verkehrs nothwendig ist, den baulichen Charakter und die Betriebseinrichtungen des Staatsbahnnetzes gradatim und planmässig, den geänderten Verhältnissen entsprechend, umzuändern. Die Betriebslänge des Netzes betrug 1885: 4 458 km, Ende 1895: 10 761 km, die Leistungen sind in derselben Zeit von 15 700 000 auf 48 400 000 Zugkm gestiegen. Die Zahl der beförderten Personen hob sich in diesem Zeitabschnitt von 10 700 000 auf 42 800 000, der Frachtenverkehr von 11 300 000 auf 20 210 000 t. Im Jahre 1886 entfielen auf 1 km Bahnlänge 1 448 Reisende, im Jahre 1895 bereits 4 523, sodass die Steigerung 213 % ausmacht; im Jahre 1886 kamen auf 1 km Bahnlänge 1 963 Lastzugkm, 1895 bereits 2 774. Was die wachsenden Bedürfnisse betrifft, so ist in Betracht zu ziehen, dass das Netz der Königlich Ungarischen Staatsbahnen nicht nach einem einheitlichen Plan zustande gekommen ist, dass der grösste Theil desselben durch Uebernahme der garantirten Bahnen, die sehr schlecht ausgerüstet waren und einen schwachen Betrieb hatten, in den Besitz des Staates gelangte. Die Hauptlinien der zuletzt erworbenen Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft hatten einen lebhaften Verkehr, waren auch besser ausgerüstet, dagegen waren die Nebenlinien in einer Weise manipulirt, die nur den mässigsten Ansprüchen gerecht wurde. Die Verstaatlichung legte der Staatsverwaltung die Pflicht auf, Investitionen und Umgestaltungen vorzunehmen, die noch dringender wurden durch den Umstand, weil sich die Ansprüche des Publikums fortwährend steigerten und auf den verschiedenen übernommenen Linien die verschiedensten Bausysteme und Einrichtungen bestanden, deren einheitliche Umgestaltung im Interesse der Einheitlichkeit des Dienstes unabweisbar war. Am meisten fühlbar war der Mangel an Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungen, der sich bei jeder Steigerung des Verkehrs bemerkbar machte und die Regierung zwang, sich mit den Schwierigkeiten zu beschäftigen. Es wurde auch im Jahre 1893 ein Investitionsprogramm ausgearbeitet, auf dessen Basis im Rahmen des Budgets und im Wege von Nachtragskrediten die Einrichtungen und Betriebsmittel der Bahnen eine Vermehrung erfuhren. Diesem Programm dienten die sich stetig bessernden Betriebseinnahmen des Staatsbahnnetzes zur Richtschnur. In den Jahren 1880—1895 wurden verwendet: a) auf den Bau neuer Linien 72 540 446 fl., b) auf Ergänzungsarbeiten und Betriebsmittel 100 728 543 fl.

Der Staat hat aus dem Plus der namentlich seit dem Jahre 1886 sich fortwährend steigernden Betriebsüberschüsse — dieselben betrugen

1886 . . .	14 292 161 fl.,	1894 . . .	36 694 769 fl.,
1890 . . .	21 821 871 „	1895 . . .	33 009 071 „ —
1892 . . .	32 368 618 „		

nicht nur die Ausrüstungen vermehrt, sondern auch neue Linien erbaut, welch' letztere aber als Kapitalsvermehrungen anzusehen sind. — Bei Erwägung der heutigen Verhältnisse der Staatsbahnen erweist es sich als unabweislich nothwendig, solche Investitionen und Einrichtungen in Angriff zu nehmen, welche nicht auf die laufenden Einnahmen des Staates angewiesen sind, und dies hat eben die Regierung dazu geführt, von der Legislative die Ermächtigung für ein Investitionsprogramm, welches innerhalb eines längeren Zeitraumes durchzuführen ist, zu verlangen, dessen Erforderniss nicht aus den laufenden Einnahmen, sondern im Wege einer Investitions-Kreditoperation zu bedecken sein wird. In dieser Absicht wird die Regierung dadurch bestärkt, dass die grösseren Arbeiten durch die richtigere Eintheilung planmässiger und ökonomischer durchzuführen sind, und dass künftighin die laufenden Einnahmen der Staatsbahnen in erhöhtem Maasse zur Deckung der staatlichen Erfordernisse zu verwenden sein werden. Bei der Wahl der in das Programm aufzunehmenden Investitionen war das Prinzip maassgebend, dass solche Herstellungen in dasselbe aufgenommen werden, die ein grosses, doch kein ständiges Erforderniss bilden und nur von Zeit zu Zeit auftreten. Einzelne geringere Anforderungen werden wie bisher auch künftig im Staatsbudget Deckung finden. Aus dem Programm wurde auch der Bau neuer Linien ausgeschlossen, deren Nothwendigkeit von Fall zu Fall den Gegenstand des besonderen Studiums zu bilden hat und die eingehende Erwägung der eisenbahnpolitischen Situation erfordert. Für die Durchführung der Arbeiten wurde ein Zeitraum von 10 Jahren in Rechnung gezogen, was jedoch nicht bedeutet, dass die Regierung in dem jetzt vorgelegten Programm alle Erfordernisse der kommenden 10 Jahre zusammengefasst hat, da dies weder zweckmässig noch praktisch durchführbar wäre.

Im Sinne des Punktes 1. des Gesetzentwurfes wäre ein Kredit von 123 008 896 fl. zur Verfügung zu stellen, von welcher Summe 100 000 000 fl. für das Erforderniss der eigentlichen Investitionen, der Restbetrag auf jene schwebenden Schulden entfallen, deren Tilgung im Interesse der Konsolidirung des Kredits der Königlich Ungarischen Staatsbahnen nothwendig erscheint.

Für Werkstätten und Zugförderung sind 23 070 000 fl. eingestellt, hiervon kommen auf Werkstätten 17 870 000 fl. Für Werkstätten, deren ungenügende Ausdehnung und mangelhafte Einrichtung schon in den achtziger Jahren erkannt wurde, sind vom Jahre 1886 bis Ende 1893 insgesammt 1 460 000 fl. verwendet worden. Als in der Kampagne 1892/93, infolge der geringen Leistungsfähigkeit der Werkstätten, Störungen eintraten, sah sich der frühere Handelsminister veranlasst, die Angelegenheiten der Werkstätten ernstlich zu prüfen, und es wurde auf Grundlage von Plänen und Kostenvoranschlägen konstatirt, dass für eine Erweiterung derselben zumindest 16 280 000 fl. nothwendig seien. Daraufhin wurden angesichts der Dringlichkeit der Arbeiten im Jahre 1893 für diese Erweiterungen 1 571 000 fl. in Anspruch genommen und dann weiter 2 503 000 fl. für die Erweiterung der Werkstätten in Szolnok, Miskolcz, Agram und für den Bau der neuen Werkstätte in Debreczin flüssig gemacht. Wenn der heutige Zustand der Werkstätten in Betracht gezogen wird, werden für die Erweiterung der Werkstätten, für den Bau neuer Werkstätten und Herstellung von Filialwerkstätten 15 156 000 fl. erforderlich sein. Zu Lasten dieses Betrages ist in Aussicht genommen, die Fertigstellung der Debrecziner Werkstätte, ferner die Erbauung einer neuen Werkstätte, die ausschliesslich der Wagenausbesserung zu dienen hat, die Erweiterung der nördlichen Hauptwerkstätte in Budapest, der Werkstätten in Steinamanger, Klausenburg, Sátoralja-Ujhely, Szegedin, Fünfkirchen, Agram, Piski und Kaposvár. Die Erweiterung der westlichen Werkstätte in Budapest und in Altsohl, die Errichtung von Filialwerkstätten in Szabadka, Grosswardein, Mezőlaborcz, Ruttka, Bánréve und Arad. Die Verhältnisse auf dem Budapester Westbahnhofe sind dermaassen ungünstig, dass hier in der nächsten Zukunft geholfen werden muss, was jedoch nur möglich ist, wenn die Werkstätte und das Heizhaus von dort entfernt werden. Die Verlegung wird 2 474 000 fl. in Anspruch nehmen. Insgesammt werden diese Arbeiten 17 870 000 fl. kosten und nach Beendigung derselben werden sämmtliche Werkstätten für 490 gedeckte Lokomotivstellen, 1 517 gedeckte Wagenstellen Raum, Geleise und maschinelle Einrichtungen besitzen. Im Jahre 1897 sollen 3 420 000 fl. für die Arbeiten verwendet werden.

Ueber die Motivirung des angesprochenen Kredites für Zugförderungsanlagen, für zweite Geleise mit Rangirstationen, für Erweiterung von Bahnhöfen, für den Bau des Kohlenbahnhofes in Budapest usw. werden wir in einem weiteren Artikel berichten.

Betriebseröffnungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Am 27. Juni d. J. sind von der dem Grossgrundbesitzer Dr. Emanuel Milner in Luk und Genossen konzessionirten Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit Abzweigung Protiwitz (Luditz)-Buchau die Theilstrecken Rakonitz-Pladen-Luditz und Protiwitz-Buchau für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Den Betrieb auf diesen Lokalbahnstrecken führen die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und sind die Linien speziell der K. K. Staatsbahndirektion in Pilsen unterstellt. Die Strecke Rakonitz-Pladen-Luditz ist 52,0 km, die Strecke Protiwitz-Buchau 16,7 km lang, beide sind vollspurig und für Dampfbetrieb eingerichtete Adhäsionsbahnen. Die Strecke Rakonitz-Pladen-Luditz beginnt am nordwestlichen Ende der Station Rakonitz der Buschtêhrader Bahn und führt über die Stationen Senomat-Schanowa (6,98 km ab Rakonitz), Pschoblik (10,98 km), Woratschen (14,98 km), Jechnitz (20,97 km), Haltestelle Gersten (23,97 km), Station Pladen (27,78 km) — Anschlussstation der K. K. Staatsbahnlinie Pilsen-Dux —, Haltestelle Alberitz (29,45 km), Station Lubenz (33,66 km), Haltestelle Liebkowitz (38,33 km), Station Chiesch (42,19 km) und Betriebsausweiche Protiwitz (47,07 km) nach der Station Luditz (52 km). Die Strecke Protiwitz-Buchau zweigt in der Betriebsausweiche Protiwitz der vorgenannten Theilstrecke ab und führt über die Haltestelle Luditz (3,82 km ab Protiwitz) und die Station Bohentsch (9,11 km) nach der Station Buchau (16,71 km). Die Stationen sind für den Gesammtverkehr, mit Ausnahme der Abfertigung explosiver Gegenstände, eingerichtet. Die Haltestellen Alberitz, Liebkowitz und Luditz dienen nur für Personen- und Gepäckverkehr, die Haltestelle Gersten ausserdem auch für den Verkehr in Wagenladungen (lebende Thiere ausgenommen). Die Betriebsausweiche Protiwitz dient nur Betriebszwecken.

Oesterreichische Nordwestbahn. Am 22. Juni dieses Jahres ist die in der Station Melnik der Oesterreichischen Nordwestbahn anschliessende normalspurige Lokalbahn Melnik-Mscheno nebst Elbe-Umschlagsplatz Melnik dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. An derselben liegen die Stationen Wrutitz-Jelenitz, Lhotka, Nebuzel, Kanina-Aujezd, Mscheno und Strednitz, sämmtlich für den Gesammtverkehr, die Ladestellen Jenichow und Ziwonin, letztere beide nur für Wagenladungen während der Rübenkampagne, d. i. vom 15. September bis 15. Januar jeden Jahres, ferner der Elbe-Umschlagplatz Melnik vorläufig nur für Güter in vollen Wagenladungen, deren Ueberladung vom Wagen in das Schiff und umgekehrt ausschliesslich von den Parteien besorgt wird. Am Umschlagplatze sind Lagerräume nicht vorhanden, daher eine Einlagerung von Gütern daselbst weder in gedeckten Räumen noch auf freien Lagerplätzen thunlich oder zulässig ist. In den Frachtbriefen über Sendungen, welche zum Elbeumschlage in Melnik bestimmt sind, ist die Bestimmungsstation „Melnik“ mit dem Zusatze „zum Elbeumschlage“ zu bezeichnen. Explosive Güter werden auf dieser Lokalbahn nicht befördert.

Steigerung der Kohleneinfuhr nach Ungarn.

Die Einfuhr der ausländischen — Oesterreichischen und Preussischen — Kohle nimmt, trotz der fortwährend im Zunehmen begriffenen heimischen Kohlenförderung, stetig zu, was mit Recht sowohl auf ununterbrochene Entwickelung des Eisenbahnverkehrs, als auch auf die Hebung der heimischen Industrie schliessen lässt.

Welche Zunahme die Einfuhr an Kohle aufzuweisen hat, ist aus nachstehendem ersichtlich:

Es wurde nach den Linien der Ungarischen Staatsbahnen an Kohlen verfrachtet:

	1896 t	1895 t
von Mährisch-Ostrau, dem Ostrauer Kohlenrevier und Hruschau	207 233	213 279
von Dombrau und Karwin	533 776	388 964
aus Oberschlesien (Preussen)	738 141	475 889
zusammen	1 479 150	1 078 132

Die Steigerung beträgt sonach 401 018 t, was etwa 38 % des Gesammtverkehrs ausmacht.

Einnahmen der Ungarischen Staatsbahnen im Februar d. J.

Die endgültigen Transporteinnahmen der Ungarischen Staatsbahnen — einschliesslich der auf eigene Rechnung verwalteten Zagorianer Bahn (Csáktornya-Agram), aber ausschliesslich der in ihrer Verwaltung befindlichen sonstigen Lokalbahnen — betrugen im Monate Februar d. J. aus dem Personen- und Gepäckverkehr 1 284 358 fl., aus dem Eil- und Frachtgutverkehr 5 100 845 fl., zusammen daher 6 385 203 fl. Im Februar des Vorjahres bezifferten sich die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 1 313 591 fl., aus dem Waarenverkehr mit 5 163 826 fl., somit zusammen mit 6 477 417 fl. Es ergibt sich sonach für den Monat Februar d. J. eine Mindereinnahme von 92 214 fl. gegen den gleichen Monat des Vorjahres. Dieser Abgang ist jedoch nur ein scheinbarer, da im Vorjahre der Monat Februar 29 Tage, im laufenden Jahre jedoch nur 28 Tage hatte und die Tageseinnahme sich auf rund 230 000 fl. stellt. Demnach würde für das Jahr 1897 eine Mehreinnahme von etwa 150 000 fl. sich ergeben.

Vom Beginn des Jahres 1897 bis Ende Februar betrugen die gesammten Transporteinnahmen 13 122 059 fl., im Jahre 1896 für den gleichen Zeitabschnitt 13 050 300 fl., somit ergibt sich für das laufende Jahr eine Mehreinnahme von 71 759 fl. Es ist hierbei zu bemerken, dass das eigene Netz der Ungarischen Staatsbahnen im laufenden Jahre infolge der Eröffnung der ersten Theilstrecke der Székler Bahnen (Sepsi-Szent-György-Csikszereda) von 7 581 km auf 7 643 km angewachsen ist, somit eine Zunahme von 62 km erfahren hat.

Pensionsinstitut der Oesterreichischen Lokalbahnen.

Der Verband der Oesterreichischen Lokalbahnen hat in der am 24. Juni d. J. in Brünn abgehaltenen Konferenz den Beschluss gefasst, für die Oesterreichischen Lokalbahnen ein gemeinsames Pensionsinstitut ins Leben zu rufen, um den Bediensteten sowie auch deren Wittwen und Waisen Ruhe- bezw. Versorgungsgenüsse in demselben Ausmaasse wie bei den grossen Oesterreichischen Bahnen zu sichern. Das Zustandekommen dieser wichtigen Institution ist dem für die Ausarbeitung des Statuts eingesetzten Komitee und insbesondere dem Obmanne des Verbandes, Direktor Hallama, und dem Schriftführer Dr. J. Bing zu danken.

Lokalbahn Göpfritz-Gross-Siegharts.

Am 24. Juni d. J. fand die (2.) ordentliche Generalversammlung dieser Lokalbahngesellschaft statt. Wie der Verwaltungsrath in seinem Berichte mittheilt, haben sich die Gesammteinnahmen der Bahn im Jahre 1896 im Verhältnisse zum Vorjahre um 9,68 % vermindert, dagegen die Ausgaben um 7,92 % erhöht; nach der Betriebsrechnung betragen die Betriebseinnahmen 13 874 fl., die reinen Betriebsausgaben 14 896 fl., woraus sich ein Betriebsfehlbetrag von 1 021 fl. ergibt, welcher im Sinne des Betriebsvertrages von der K. K. Staatsbahndirektion in Wien gestundet wird. Der Rechnungsabschluss wurde ohne Diskussion genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolu-

-torium ertheilt. Ein Antrag des Verwaltungsrathes betraf die Verlängerung der Lokalbahn und im Zusammenhange hiermit die Erhöhung des Gesellschaftskapitals. Die Generalversammlung sollte den Verwaltungsrath ermächtigen: a) den Ausbau der Gesellschaftslinie bis Raabs durchzuführen; b) das Gesellschaftskapital zu diesem Zwecke zu erhöhen; c) die Konzessionsverhandlungen einzuleiten und im Falle der Konzessionsertheilung die Art und Weise der Geldbeschaffung mit der Regierung zu vereinbaren. Das Gesellschaftskapital besteht nämlich gegenwärtig aus 150 000 fl. Stammaktien; ausserdem hat die Gesellschaft bei der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft ein Darlehen von 170 000 fl. aufgenommen. Nach dem Plane des Verwaltungsrathes soll nun das Kapital auf 900 000 fl. erhöht werden, und zwar sollen für 270 000 fl. Stammaktien und für den Restbetrag Prioritätsobligationen ausgegeben werden, deren Verzinsung und Tilgung vom Lande Niederösterreich garantirt würde. Auch soll aus diesem Kapital die gegenwärtige Schuld an die Oesterreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft getilgt werden. Der Antrag wurde gleichfalls ohne Diskussion genehmigt.

Mohács-Fünfkirchner Bahn.

Dem vorliegenden Geschäftsberichte oben genannter Bahn ist zu entnehmen, dass die Einnahmen derselben im Jahre 1896 884 368 fl. betrugen, die Ausgaben die Höhe von 472 428 fl. erreichten, sich somit ein Betriebsüberschuss von 411 940 fl. ergab. Der Betriebskoeffizient betrug 45,42 %; die Verzinsung des Anlagekapitals geschah zu 5,05 %. Von den Einnahmen entstammen a) dem Personenverkehr 27 420 (28 240) fl., b) dem Gepäckverkehr 705 (772) fl., c) dem Eilgutverkehr 3 511 (2 892) fl., d) dem Frachtenverkehr 581 629 (551 706) fl., e) verschiedenen Einnahmen (Miethen, Leihgebühren für Fahrbetriebsmittel, für Privatdepeschen, für gemeinsame Benutzung von Bahnstrecken und Bahnhöfen usw.) 271 103 (257 960) fl.

Die Ausgaben vertheilen sich auf die einzelnen Dienstzweige wie folgt: a) allgemeine Verwaltung 44 487 (43 557) fl., b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 57 219 (53 813) fl., c) Telegrapheneinrichtung 2 518 (3 043) fl., d) Stationsdienst 98 577 (98 761) fl., e) Zugbegleitung 18 103 (20 181) fl., f) Zugförderung 59 844 (58 848) fl., g) Fahrbetriebsmittel-Erhaltung 57 521 (58 488) fl., h) Materialdienst 1 818 (2 088) fl., i) Entschädigungen für Benutzung fremder Bahnlinien 18 734 (17 742) fl., k) sonstige nicht zum eigentlichen Bahnbetriebe gehörige Ausgaben 113 553 (116 631) fl.

Es entfallen auf:

	Einnahmen		Ausgaben	
	1896	1895	1896	1895
	fl.	fl.	fl.	fl.
1 Bahnkm	13 063,04	12 430,72	6 978,25	6 988,93
1 000 Bruttotkm . . .	18,72	18,63	10,00	10,48
1 Zugkm	5,46	5,58	2,92	3.13
1 000 Wagenkm . . .	215,68	210,71	115,22	118,46
1 000 Nettotkm . . .	36,47	36,46	19,48	20,55

Nagybélicz-Privigyeer Lokalbahn.

Am 9. Juni d. J. hat die Generalversammlung obengenannter Aktiengesellschaft stattgefunden. Dem in der Versammlung verlesenen Berichte über die Geschäftsthätigkeit im abgelaufenen Jahre ist zu entnehmen, dass in den 258 Betriebstagen — die Lokalbahn wurde am 18. April 1896 dem Verkehre übergeben — 58 008 Personen und 11 038 t Güter befördert wurden. Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug 15 625,14 fl., aus dem Güterverkehr 13 739,77 fl., die sonstigen Einnahmen beziffern sich auf 2 717,85 fl., insgesammt sonach auf 32 082,76 fl. Nach Abzug der an die Königlich Ungarischen Staatsbahnen gezahlten Betriebsausgaben im Betrage von 20 403,13 fl. bleiben als Betriebsüberschuss 11 679,63 fl., welche sammt Einnahmen aus Zinsen und sonstigen Rechnungsdifferenzen auf 11 722,95 fl. anwuchsen. Aus diesen Einnahmen waren zu bestreiten 1 000 fl. für die Amortisation von 10 Prioritätsaktien und 660,65 fl. für Verwaltungsausgaben, so dass 10 062,30 fl. zur Verfügung der Generalversammlung stehen. Die Anträge der Direktion, 0,3 % dem Reservefonds zuzuweisen, ferner 10 001 Kupons der Prioritätsaktien mit je 1 fl. einzulösen und 31,11 fl. auf neue Rechnung zu übertragen, wurden einstimmig angenommen. Hierauf wurden die Wahlen in die Direktion und den Aufsichtsrath vorgenommen, nachdem vorher der Direktion und dem Aufsichtsrath für ihre Thätigkeit im Jahre 1896 das Absolutorium ertheilt wurde.

Nyiregyháza-Mátészalkaer Lokalbahn.

Genannte Lokalbahn-Aktiengesellschaft hielt am 29. Mai dieses Jahres ihre diesjährige Generalversammlung ab, in welcher der Bericht der Direktion über die Ergebnisse des Betriebsjahres 1896 zur Verlesung gelangte. Demselben ist zu entnehmen, dass der Personenverkehr eine Steigerung, der Frachtenverkehr jedoch eine unwesentliche Verminderung erfahren hat. Aus dem Betriebe wurden 71 220,32 fl., aus verschiedenen anderen Quellen 8 166,84 fl., zusammen somit 79 387,16 fl. vereinnahmt. Die Direktion berichtet gleichzeitig, dass die Trassirungsarbeiten auf der Strecke Nyirbátor-Nagykároly beendet sind. Bezüglich der Verwendung des Reingewinnes im Betrage von 50 659,35 fl. beantragt die Direktion, dass der fällige Kupon der Prioritätsaktien mit 5 fl. = 5 % bei 10 094 Prioritätsaktien eingelöst werde. Nach Zurkenntnissnahme des Berichtes und Annahme der Anträge wurde sowohl der Direktion als dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt.

Prag-Duxer Bahn.

Das Urtheil des Prager Ober-Landesgerichts, durch welches dem Rekurse des Prioritätenkurators der Prag-Duxer Bahn gegen die handelsgerichtliche Entscheidung in der Frage der Verloosung der 5 % Prioritäten stattgegeben wurde, liegt nunmehr im Wortlaute vor. Das Ober-Landesgericht weist das Handelsgericht an, eine Versammlung der Prioritäre einzuberufen, damit dieselben über die in der Eingabe des Kurators gestellten, erforderlichenfalls entsprechend zu modifizirenden Anträge hinsichtlich der Anfechtung der in den letzten Jahren stattgehabten Verloosungen einvernommen werden und Vertrauensmänner wählen. Die Begründung der Entscheidung des Ober-Landesgerichts führt im wesentlichen das Folgende aus: „Es ist zwar richtig, dass die Einberufung einer Versammlung von Prioritätenbesitzern zu unterbleiben hat, sobald das Gericht aus der Beschaffenheit der Umstände des konkreten Falles erkennt, dass die Ertheilung des Konsenses zu der von dem Kurator beabsichtigten Rechtshandlung unbedingt verweigert werden müsste. Im gegebenen Falle handelt es sich jedoch um die Lösung der prinzipiellen Frage, ob durch die Einlösung des grössten Theils der 5 % Prioritätsobligationen im Wege der freiwilligen Konvertirung der durch den Text der Titres festgestellte Tilgungsplan und konsequent das aus dem Inhalte des Schuldscheins abgeleitete Recht der Besitzer von Prioritätsobligationen, dass ihre Obligationen eventuell erst in 57 Jahren verloost werden, alterirt werden konnte; es fragt sich somit, ob der Vorgang, dass die Verloosungen nunmehr zwar nach Vorschrift des Tilgungplans, jedoch mit Ausschluss der konvertirten Stücke stattfinden, sodass die vollständige Rückzahlung der Anleihe in einer viel kürzeren Frist bewirkt werden würde, ein korrekter ist. Diese Frage ist zwischen dem Kurator und der Gesellschaft strittig, und der Antrag des Kurators zielt darauf ab, eine Regelung der durch die theilweise Konvertirung der Anleihe alterirten bezw. strittig gewordenen Verloosungspläne im Wege eines Uebereinkommens eventuell im Prozesswege, herbeizuführen. Deshalb erscheint die vorläufige Einvernahme der hierdurch betroffenen Besitzer der noch im Umlaufe befindlichen Prioritäten unbedingt nothwendig, damit vor der richterlichen Entscheidung die im Kreise der Obligationäre vorwaltenden Ansichten über die ihr Interesse wesentlich tangirende Frage zum Ausdrucke gelangen. Es war daher dem Rekurse des gemeinsamen Kurators in der Sache selbst stattzugeben; andererseits aber wird es dem Ermessen des Kuratelgerichts anheimgestellt, inwiefern die auf das Programm der Versammlung zu setzenden Anträge des Kurators in betreff der entscheidenden Gesichtspunkte einer näheren Fixirung bedürfen. Desgleichen ist in einer dem geschäftlichen Verkehr entsprechenden Art die Bescheinigung des Besitzes an den zur Theilnahme an der Verammlung legitimirenden Prioritätsobligationen zu liefern."

Puszta-Tenyö-Kun-Szent-Mártoner Vizinalbahn-Aktiengesellschaft.

Der Geschäftsbericht genannter Vizinalbahngesellschaft für das Jahr 1896 liefert den Beweis dafür, dass in Ungarn die Lokalbahnen, wenn sie sparsam geleitet und finanziell richtig verwaltet werden, ausgezeichnete Ergebnisse liefern können. Die genannte Gesellschaft ist mit einem Kapital von 1 000 000 fl., eingetheilt in 527 200 fl. Stammaktien und 472 800 fl. Prioritätsaktien, gegründet worden. Die Gesellschaft hat jedoch die Prioritätsaktien nicht ausgegeben, sondern die gesammten Baukosten von 749 192,35 fl. durch die Stammaktien und im Wege der Aufnahme einer schwebenden Schuld von 280 000 fl aufgebracht und letztere seit dem Jahre 1888 nach und nach getilgt. Der Generalversammlung wird nun vorgeschlagen, den Reingewinn des Jahres 1896 im Betrage von 69 133,92 fl. dem Reservefonds zuzuführen, wodurch dieser die Höhe von 300 148,29 fl. erreicht; ferner die im Besitze der Gesellschaft befindlichen Prioritätsaktien im Betrage von 472 800 fl. vollständig abzuschreiben, so dass das Stammkapital sich auf 527 200 fl, getheilt in 5 272 Stammaktien, ermässigt. Da sich 720 Stück Stammaktien im Besitze der Regierung als Aequivalent für die Fahrbetriebsmittel befinden, sind auch diese Aktien baar einzulösen, so dass sich nach dieser Zahlung das Kapital der Bahngesellschaft auf 455 200 fl. vermindern wird. Die Direktion der

Gesellschaft kann in Aussicht stellen, dass die Hälfte des aus dem laufenden Geschäftsjahre sich ergebenden Reingewinnes unter 4 552 Aktien zur Vertheilung gelangen wird. Demgemäss werden die Aktionäre, wenn das Erträgniss — was anzunehmen ist — sich weiter steigert, für 1897 bereits 7 %, von da ab aber 14 % auf die Stammaktien erhalten, wohl der erste Fall dieser Art, der seit Schaffung der Vizinalbahnen in Ungarn zu verzeichnen ist.

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

Der Ungarische Handelsminister hat im Abgeordnetenhause eine Vorlage eingebracht, laut welcher das der genannten Gesellschaft im Jahre 1896 gewährte Prioritätsanlehen im Betrage von 2 814 200 Goldgulden bezw. 5 628 400 ℳ. um 685 000 Goldgulden bezw. 1 371 000 ℳ. erhöht wird. Demzufolge wird die Gesellschaft ermächtigt, zur Erwerbung der Prioritätsaktien der Neusiedlerseebahn im Betrage von 3 054 100 fl. und zur Deckung von weiteren Investitionen mit 3 % verzinsliche einheitliche Prioritätsobligationen III. Emission im Betrage von 3 500 000 Goldgulden bezw. 7 000 000 ℳ. zu emittiren. Für die ganze Anleihe wird die Steuer-, Stempel- und Gebührenfreiheit gewährt. Kraft dieses Gesetzes wird die Gesellschaft weiter ermächtigt, ihr Aktienkapital um die Summe des Anlehens zu erhöhen. In der Begründung wird ausgeführt, dass der Verkehr auf der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn in so erfreulichem Maasse zugenommen hat, dass trotz der seit dem Jahre 1890 investirten Summe von 1 000 000 fl. den Verkehrsansprüchen nicht Genüge geleistet werden kann. Infolge dessen mussten die Reserven zu Investitionszwecken verwendet werden. Schon im laufenden Jahre ergibt sich ein Bedarf von 837 000 fl., sodass selbst bei Erschöpfung der ganzen Reserve sich noch ein Abgang von 718 000 fl. ergeben würde. Deswegen soll eine solche Erhöhung der Prioritätsobligationen III. Emission bewilligt werden, durch welche nicht nur die nöthigen Investitionen ihre Deckung finden werden, sondern auch die Investitionsreserve derart gestärkt werden soll, um den nächstjährigen Ansprüchen genügen zu können.

Dem Geschäftsberichte über das Jahr 1896 ist zu entnehmen, dass die Zahl der beförderten Personen von 660 074 im Vorjahre auf 685 217, und die beförderte Gütermenge von 513 230 Tonnen auf 575 128 t gestiegen ist. Die Transporteinnahmen haben sich von 944 994 fl. auf 1 039 755 fl. = 10,03 % vermehrt; davon entfallen 224 387 fl. (211 810 fl. im Jahre 1895) auf den Personenverkehr und 791 913 (711 665) fl. auf den Frachtenverkehr. Dagegen sind die verschiedenen Einnahmen, welche im Vorjahre durch die damals vorgenommenen, mehrere Jahre umfassenden Kartellabrechnungen eine aussergewöhnliche Erhöhung um 35 000 fl. erfahren hatten, von 125 863 fl. auf 77 668 fl. zurückgegangen. Die Gesammteinnahmen von 1 050 809 Gulden sind um 28 872 fl. höher als im Vorjahre, während die Betriebsausgaben auf 548 976 fl. um 28 833 fl. gestiegen sind. Der Betriebskoeffizient stellt sich mithin auf 52,24 % gegen 50,90 % im Vorjahre. Der Betriebsüberschuss beträgt 501 832 fl. etwa so viel als im Vorjahre (501 793 fl.). Hiervon entfallen auf Zinsen der Prioritäten 379 330 fl., sodass als Reingewinn 122 502 fl. verbleiben und einschliesslich der aus dem Vorjahre übernommenen 7 567 fl. im ganzen 130 069 fl. zur Verfügung stehen. Davon sollen 112 584 fl. zur Einlösung des am 1. d. Mts. fälligen Aktienkupons mit 3 fl. (wie im Vorjahre) benutzt, 6 125 fl. der Reserve zugeführt und 11 360 fl. vorgetragen werden. Für neue Investitionen wurden im Jahre 1896 98 347 fl. verausgabt und aus dem Reservefonds gedeckt, der sich dadurch auf 119 814 fl. reduzirt. Damit erscheint derselbe zur Bestreitung der erforderlichen Investitionen nicht ausreichend, weshalb anlässlich der oben erwähnten Erhöhung der Prioritätsschuld um 3 500 000 Goldgulden auch für eine entsprechende Vermehrung des Reservefonds Vorsorge getroffen werden soll.

Die Direktion der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn hat die Erweiterung der Station Oedenburg (Sopron) mit einem Kostenaufwande von 152 300 fl. beschlossen und wurde die Ausführung des Umbaues im Sinne des Begehungsprotokolles vom Königlich Ungarischen Handelsminister genehmigt.

Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg.

Die (4.) ordentliche Generalversammlung der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg wurde am 24. Juni d. J. abgehalten. Nach dem Berichte beläuft sich das Roherträgniss der Lokalbahn im Jahre 1896 auf 25 476 (+ 1 319) fl. und es haben sich im Personen-, Gepäck- und Eilgüterverkehre Zeichen der Besserung geltend gemacht. Laut Bilanz ergibt sich für 1896 ein Betriebsüberschuss von 9 392 fl. Hiervon werden zur Deckung des aus dem Jahre 1895 ungedeckt gebliebenen Restbetrages 3 098 fl. verwendet. Da zur 4,5 % Verzinsung der Forderung der Südbahngesellschaft 12 375 fl. erforderlich sind, so ergibt sich ein Abgang von 6 081 fl., welcher aus dem Ueberschusse des Jahres 1897 zu decken sein wird. Der Bericht wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe wurde das Absolutorium ertheilt. Ein Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Aufnahme einer schwebenden Schuld von 3 670 fl. behufs Durchführung von Erweiterungsbauten in der Station Bad-Radein, wurde ohne Diskussion genehmigt.

Ruma-Vrdniker Lokalbahn.

Dem vorliegenden Geschäftsberichte dieser Lokalbahn-Aktiengesellschaft ist zu entnehmen, dass die Einnahmen im Jahre 1896 27 967,16 fl. ausmachten, somit im Vergleiche zu denjenigen im Jahre 1895 mit 29 656,41 fl. eine Verminderung um 1 689,25 fl. erfuhren. Da ferner für die Erweiterung der Durchlässe und sonstige Reparaturen 1 168,60 fl., für Steuern 340,45 fl. aufgewendet wurden, ist das Reinerträgniss derart reduzirt, dass den Prioritäts-Aktienbesitzern die 5 % Zinsen für das Jahr 1896 nicht bezahlt werden können, weshalb der Rückstand aus den Erträgnissen späterer Jahre zu decken sein wird.

Die Gebahrung des Jahres 1896 gestaltete sich folgendermaassen: Einnahmen 27 967,16 fl., Ausgaben 13 810,26 fl., sonach Betriebsüberschuss 14 156,90 fl. Nach Abzug des Betrages für 7 auszuloosende Prioritätsaktien verbleiben 12 575,58 fl. Da nach den Statuten von dem Reineinkommen in erster Linie 5 % Zinsen auf die vorhandenen Prioritätsaktien zu zahlen sind, wozu der Betrag von 17 660 fl. nöthig wäre, während nur 12 575,58 fl. zur Verfügung stehen, so wird die Differenz von 5 084,42 fl. durch Erträgnisse späterer Jahre zu decken sein. Es wird deshalb in der Generalversammlung der Antrag gestellt werden, auf jede der 1 766 Prioritätsaktien je 7,12 fl. Dividende zu vertheilen, und die Differenz von 2,88 fl. zu Gunsten der Prioritäre durch Ueberstempelung der Aktien vorzumerken.

Szamosthalbahn.

Die Direktion dieser Bahn hat mit Genehmigung des Königlich Ungarischen Handelsministers die Vermehrung ihres Fahrparkes durch Anschaffung von Dreikuppler-Compoundmaschinen für Lastzüge beschlossen und ausserdem die Vermehrung ihres sonstigen rollenden Materials in Aussicht genommen.

Ungarische Südost-Lokaleisenbahn.

Dem Geschäftsberichte über das abgelaufene Jahr 1896 ist zu entnehmen, dass in dem beinahe halbjährigen Zeitraume — die Linie Versetz-Gattaja wurde am 3. Juli 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben — 25 726 Reisende und 10 395 t Güter befördert wurden. Im Personen- und Gepäckverkehre sind 8 082 fl. und im Güterverkehre 12 460 fl., zusammen 20 542 fl. Einnahme erzielt worden; die vertragsmässige Vergütung an die Königlich Ungarischen Staatsbahnen betrug 9 497 fl. Der Reingewinn beträgt 7 937,73 fl. Davon sollen $^1/_{10}$ % dem Reservefonds zugeführt, 1 200 fl. zur Verloosung von 12 Prioritätsaktien verwendet, 6 543,50 fl. zur Einlösung von 13 087 Prioritätsaktien-Kupons à 50 kr. benutzt und der Rest von 186,29 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Eisenbahn Wien-Aspang.

Die Aktionäre der Bahn hielten am 26. Juni d. J. ihre (17.) ordentliche Generalversammlung ab. Der für 1896 vorgelegte Geschäftsbericht theilt zuvörderst mit, dass sich der Verwaltungsrath im abgelaufenen Jahre mit der Frage wegen Fortsetzung der Gesellschaftsbahn nach Steiermark eingehend beschäftigt hat und infolge dessen bei der Regierung um Ertheilung der Vorkonzession für nachbenannte Bahnlinien eingeschritten ist. 1. Von Aspang über Zöbern und Schäffern nach Sinnersdorf zum eventuellen Anschlusse an die Pinkafelder Lokalbahn; 2. von einem geeigneten Punkte dieser projektirten Linie durch das Lafnitzthal nach Hartberg zum Anschlusse an die Lokalbahn Fürstenfeld-Hartenberg. Diese Vorkonzessionen habe der Verwaltungsrath erhalten, die bezüglichen Generalprojekte ausführen lassen und der Regierung in Vorlage gebracht. Anlangend das Betriebsergebniss des Jahres 1896, wird mitgetheilt, dass sowohl der Personen-, als auch der Frachtenverkehr im abgelaufenen Jahre eine nicht unbedeutende Steigerung gegenüber dem Vorjahre erfahren hat. Die Einnahmen aus dem Gesammtverkehre betrugen im abgelaufenen Jahre 835 303 fl. gegen 775 502 fl. im Jahre 1895, und sind demnach um 7,7 % gestiegen; dagegen haben sich aber auch die Betriebsausgaben, und zwar von 441 420 fl. auf 461 681 fl., d. i. um 4,6 % erhöht. Der Bericht macht noch Mittheilung von mehreren durch die Steigerung des Verkehres gebotenen Investitionen und bringt zur Kenntniss, dass der Verwaltungsrath zur Deckung der hierfür aufgelaufenen Kosten die im Besitze der Gesellschaft gewesenen 150 800 fl. eigener Prioritäten veräussert hat. Der für 1896 erzielte Reingewinn wird mit 388 280 fl. ausgewiesen. Hiervon sind zunächst die Zinsen und der Tilgungsbetrag des Prioritätsanlehens mit 176 688 fl. in Abrechnung zu bringen, so dass nach weiteren statutarischen Dotirungen 202 072 fl. zur Verfügung der Aktionäre stehen. Es wird beantragt, hiervon auf die ausgegebenen 21 000 Aktien eine Dividende von je 9,50 fl. (gegen 8 fl. im Vorjahre), d. i. 199 500 fl. = 4,75 % ab 1. d. Mts. auszuzahlen und den Restbetrag von 2 572 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Antrag wurde ohne Diskussion angenommen.

Zalathalbahn.

Dem Geschäftsberichte genannter Aktiengesellschaft ist zu entnehmen, dass das Reinerträgniss im Jahre 1896 einschliesslich des Vortrages vom Jahre 1895 den Betrag von 33 679,92 fl. erreichte. Nach Abzug von 1 000 fl. zur Auslösung von 10 Prioritätsaktien und 1 420 fl. Tantieme für Direktion und Aufsichtsrath verbleiben 31 259,92 fl., von welcher Summe auf 12 411 Prioritätsaktien je 2,50 fl. zur Vertheilung gelangten und 232,92 fl. auf das neue Geschäftsjahr übertragen wurden.

Budapester Strasseneisenbahn.

Am 22. Mai d. J. fand die technisch-polizeiliche Begehung der auf elektrischen Betrieb umgestalteten Hauptlinie Budapest-Köbánya (Steinbruch) der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft, ferner die technische Prüfung der neuen Strom-Centralleitungsstation statt. Da der Bauzustand der Strecke und die Einrichtung der Wagen, sowie der Strom-Erzeugungsstation als entsprechend befunden wurde, ertheilte der Kommissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes.

Generalversammlungen von Wagenleih-Gesellschaften.

Die beiden in Budapest domizilirenden Wagenleih-Gesellschaften hielten am 14. d. Mts. ihre diesjährigen ordentlichen Generalversammlungen ab, in welchen Königlicher Rath Direktor Sigmund Hartenstein den Vorsitz führte. Nach Erledigung der Formalien wurden die Berichte zur Kenntniss genommen und gemäss den Anträgen der Direktionen beschlossen, die Dividende mit je 25 fl. für die Aktie zur Auszahlung zu bringen. Nach Ertheilung des Absolutoriums wurden die statutengemässen Wahlen vorgenommen.

Dem Berichte der Internationalen Wagenleih-Aktiengesellschaft ist zu entnehmen, dass die Gesellschaft an Wagenmiethen 279 278 fl., an Zinsen 26 731 fl., sonach zusammen 306 018 fl. vereinnahmte, denen 107 524 fl. Ausgaben und zwar 71 747 fl. Betriebsausgaben, 26 182 fl. Abschreibung vom Fahrpark und 9 595 fl. vom Werthe der Reservebestandtheile, sowie für den Fonds zur Erneuerung der Achsen und Räder gegenüberstehen, so dass ein Reingewinn von 198 494 fl. resultirt. Die Direktion beantragte, dem Reservefonds 6 425 fl. zuzuwenden, als Tantieme der Direktion 15 419 fl. auszuscheiden und vom Restbetrage, welcher sich durch Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnvortrages von 44 935 fl. auf 221 586 fl. erhöht, 175 000 fl. zur Bezahlung einer Dividende von 25 fl. für die Aktie zu verwenden, 25 000 fl. der Dividendenreserve zuzuführen und 21 586 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Aus dem Berichte der Direktion der Allgemeinen Wagenleih-Gesellschaft geht hervor, dass die Einnahmen an Wagenmiethen 266 048 fl. und an Zinsen 34 395 fl., zusammen 300 443 fl. betrugen und dass nach Abzug verschiedener Betriebsausgaben im Betrage von 82 113 fl. und Abschreibungen vom Fahrpark und vom Werthe der Reservebestandtheile, sowie nach Dotirung des Fonds zur Erneuerung der Achsen und Räder mit dem Gesammtbetrage von 32 526 fl. ein Reingewinn von 185 803 fl. verbleibt. Hiervon gelangen 6 290 fl. für den Reservefonds und 10 908 fl. als Tantieme der Direktion in Abzug, so dass nach Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnsaldos von 10 908 fl. die Summe von 177 841 fl. zur Verfügung der Generalversammlung verbleibt. Die Direktion beantragt 150 000 fl. zur Bezahlung einer Dividende von 25 fl. für die Aktie zu bestimmen, 15 000 fl. zur Dotirung der Dividendenreserve zu verwenden, 1 113 fl. vom Werthe der Hatvaner Werkstätte abzuschreiben und 11 729 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Stand des Fahrparkes wurde im abgelaufenen Jahre um 30 Langholz-Transportwagen vergrössert. — Zum Schlusse melden die Berichte, dass die beiden Gesellschaften zu Anfang dieses Jahres je 130, zusammen demnach 260 Stück verschiedene Lastwagen angeschafft haben, welche für die nächsten Jahre bereits fix vermiethet sind.

Aus den Niederlanden.

Niederländische Centralbahn.

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1896 waren im allgemeinen für die Gesellschaft sehr günstig. Es wurden zwar aus dem Güterverkehr 4 203 fl. weniger vereinnahmt als in 1895, im ganzen steigerten sich aber die Verkehrseinnahmen um 11 802 fl. und erreichten den bis dahin noch niemals erzielten Betrag von 1 099 539 fl., dazu kommt, dass die Ausgaben nur 529 159 fl. betrugen, das sind 13 049 fl. weniger als im vorigen Jahre.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Ueberschuss von 78 895 fl. gegen 78 860 fl. in 1895. Von diesem Ueberschuss wurden verwendet 39 487 fl. zur Tilgung von ausgestellten Schuldscheinen und 3 945 fl. als Zuschuss zu dem Reservefonds, während 29 585 fl. an die Aktionäre zur Vertheilung gelangten.

Befördert wurden 773 452 (1895: 765 956) Personen, 1 656 (1 521) t Gepäck, 40 054 (40 546) t Stückgut, 195 990 (196 003) t Wagenladungsgüter, 10 169 (10 257) t Expressgut, 8 461 (8 128) t Eilgut, 4 426 (3 178) Wagenladungen und 66 585 (83 360) Stück Vieh.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 576 921 (568 311) fl., aus dem Gepäckverkehr 14 160 (12 847) fl., aus dem Güterverkehr 407 545 (411 749) fl., aus dem Viehverkehr 95 613 (85 975) fl. und aus Nebenerträgen 148 487 (139 326) fl. Von den Betriebsausgaben entfielen auf die allgemeine Verwaltung 50 266 (56 229) fl., den Bahndienst 124 752 (130 831) fl., die Fahr- und Maschinenverwaltung 354 141 (355 148) fl. Zur Verzinsung der Anleihen waren 327 608 fl. erforderlich. Weiter wurden noch verausgabt für Mitbenutzung von Bahnhöfen usw. 50 146 fl., Antheil an den Kosten der Centralkontrole 11 649 fl., Wagenmiethe 14 485 fl., Abschreibungen 75 600 fl., Zuschuss zu dem Oberbau-Erneuerungsfonds 75 000 fl., Zuschuss zu den Pensions- und Unterstützungskassen 12 937 fl., Tilgung von 3 % Obligationen 61 250 fl., sonstige Ausgaben 5 977 fl.

Lokaleisenbahn Gesellschaft Enschede-Oldenzaal.

Dem Geschäftsbericht dieser Gesellschaft für das Jahr 1896 ist folgendes zu entnehmen: Die Betriebseinnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 9 010 (1895: 8 147) fl., aus dem Güter- usw. Verkehr 24 081 (18 460) fl., überhaupt 33 091 (29 354) fl. = 3 210 (2 848) fl. für 1 km Bahnlänge. Der Antheil der Lokalbahngesellschaft an dieser Einnahme beziffert sich in Gemässheit des Frachtvertrags mit der Holländischen Eisenbahngesellschaft auf 23 835 fl. Mit Einschluss des Uebertrags aus dem Vorjahre usw. standen der Lokalbahngesellschaft im ganzen 34 785 fl. zur Verfügung. Hiervon wurden folgende Beträge verausgabt: 9 432 fl. Betriebskosten an die Holländische Eisenbahngesellschaft, 6,16 % Dividende auf das 150 000 fl. betragende Aktienkapital für das Jahr 1895 = 9 240 fl., Zinsen und Schuldtilgung 3 193 fl., sonstige Ausgaben 1 632 fl.; es verblieb somit ein Ueberschuss von 11 288 fl. Hiervon kann für das Jahr 1896 eine Dividende von 6,57 % oder 16,42 fl. für die Aktie gewährt werden.

Geldersch-Overyselsche Lokaleisenbahn-Gesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht dieser Gesellschaft, welche die Linien Winterswyk-Neede, Ruurloo-Hengelo, Boekeloo-Enschede, Winterswyk-Zevenaar und Ruurloo-Deutichem, zusammen 131,884 km, betreibt, erzielte dieselbe insgesammt 422 158 fl. Verkehrseinnahmen, und zwar entfielen davon auf den Personenverkehr 124 282 fl., den Gepäckverkehr 1 420 fl., den Güterverkehr 279 827 fl., den Viehverkehr 7 873 fl. und auf die Einnahmen aus sonstigen Quellen 8 755 fl. Weiter wurden noch vereinnahmt 34 312 fl. Pacht für Mitbenutzung der Linie Winterswyk-Zevenaar seitens der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen. Die Gesammteinnahme bezifferte sich auf 425 867 fl. = 3 229 fl. für 1 km Bahnlänge gegen 377 677 fl. und 2 864 fl. in 1895.

Der Antheil der Lokalbahngesellschaft an dieser Einnahme betrug in Gemässheit des Pachtvertrags mit der Holländischen Eisenbahngesellschaft 138 849 fl. Mit Einbegriff des Uebertrags aus dem Vorjahre usw. vereinnahmte die Lokalbahngesellschaft im ganzen 239 392 fl., welche folgendermaassen verwendet werden: 93 290 fl. zur Ausrichtung von 4,91 % Dividende auf das 1 900 000 fl. betragende Aktienkapital für das Jahr 1895, 38 200 fl. zur Zinsen- und Schuldtilgung, 3 051 fl. zur Zurückerstattung des Vorschusses der Provinz Overysel, 2 330 fl. zu Steuern und 3 383 fl. zu Verwaltungskosten. Es verblieb daher ein Ueberschuss von 99 138 fl., welcher die Vertheilung von 4,93 % Dividende für das Jahr 1896 = 12,32 fl. für die Aktie gestattet.

Aus Spanien und Portugal.

Andalusische Eisenbahngesellschaft.

Die Gesellschaft hat ihre Schuldscheininhaber eingeladen, in einer Frist von 3 Monaten, vom 17. Februar d. J. ab gerechnet, einem Vergleichsentwurf, der von der Hauptversammlung der Antheilhaber am 28. Dezember 1896 einstimmig genehmigt wurde, ihre Zustimmung zu geben. Ein Erkenntniss des Madrider Gerichts hat die Gesellschaft ermächtigt, den Art. 3 des Gesetzes vom 19. September 1896, betreffend das neue Vergleichsverfahren der Eisenbahngesellschaften, anzuwenden. Es hat sich nun in Paris, Grammontstrasse Nr. 3, ein Ausschuss zur Vertheidigung der Rechte der Schuldscheininhaber gebildet, der in einem Rundschreiben vom 15. März d. J. namentlich 5 Einwände gegen den Entwurf erhebt. Zunächst hat die Gesellschaft nach Art. 5 das Recht, die Gutscheine (vales) in Kapitaltitel umzuwandeln; alsdann behält sich die Gesellschaft nach Art. 8 das Recht vor, im Falle der Verlängerung ihrer Konzessionsdauer die Tilgung der Schuldverschreibungen zu vertagen oder zu verlangsamen. Drittens soll die bei den Bankhäusern aufgenommene schwebende Schuld bei der Regelung bevorzugt werden. Viertens soll die nach Art. 10 aufzunehmende 5 % Anleihe von 20 Millionen Pesetas

Vorzugsrecht auf die Erträge aller Linien haben. Schliesslich können durch das Gesetz vom 19. September 1896 in der Auslegung der Gesellschaft die Schuldscheininhaber einer besonderen Strecke überstimmt und ihrer Vorzugsrechte vollkommen beraubt werden. Durch alle diese Bestimmungen werden nach Ansicht des Ausschusses die Rechte der Schuldscheininhaber beeinträchtigt.

Das neue Gesetz vom 19. September 1896, das jetzt zum ersten Male in Anwendung kommt, bestimmt in Art. 3, § 4 folgendes: „Der Vergleich (convenio) wird genehmigt, wenn er Zustimmung von 3/5 der betheiligten Titel oder Schuldverschreibungen, nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches berechnet, erhält.“ Das Handelsgesetzbuch hat nun im Art. 935, § 1 folgende Fassung: „Der Vergleich wird durch die Gläubiger genehmigt, wenn ihn diejenigen, welche 3/5 jeder der durch Art. 932 bezeichneten Gruppen oder Strecken vertreten, annehmen.“ Der Art. 932 bezeichnet nun diese Gruppen wie folgt: 1. die Guthaben für persönliche Arbeit und diejenigen, welche von Enteignungen, Bauten und Materiallieferungen herrühren; 2. die Guthaben der für den Kapitalbetrag, den sie vertreten, ausgegebenen hypothekarischen Schuldverschreibungen, sowie die fälligen und nicht bezahlten Zinsscheine und Tilgungsbeträge, indem die Zinsscheine und Tilgungsbeträge für ihren Gesammtwerth und die Schuldverschreibungen je nach ihrem Ausgabewerth berechnet werden; diese Gruppe scheidet sich in so viel Abtheilungen, als es Ausgaben von hypothekarischen Schuldverschreibungen gegeben hat; 3. alle anderen Guthaben, welcher Art sie auch sind und welches Vorzugsrecht sie auch unter einander sowie im Verhältniss zu den vorhergehenden Gruppen haben. Zur Genehmigung des Vergleichs in erster Abstimmung ist also die Zustimmung von 3/5 der Gläubiger erster Gruppe, 3/5 derjenigen zweiter Gruppe und 3/5 derjenigen dritter Gruppe erforderlich. Erfolgt bei dieser ersten Abstimmung nicht die Zustimmung von 3/5 der Gläubiger jeder Gruppe, so gibt das Gesetz vom 19. September 1896 in Uebereinstimmung mit dem Handelsgesetzbuch das Recht, einen neuen Aufruf an die Gläubiger in einer Frist von 2 Monaten zu erlassen. Wenn bei diesem neuen Aufruf Gläubiger, welche 2/5 des Gesammtbetrages der Schuldtitel vertreten, dem Vergleich ihre Zustimmung geben und nicht den Gläubigern, welche mehr als 2 andere Fünftel dieses Gesammtbetrages vertreten, Widerspruch oder eine entgegengesetzte Abstimmung erfolgt, so wird der Vergleich ebenfalls als genehmigt angesehen.

Verschmelzung von Eisenbahngesellschaften.

Nach den Spanischen Zeitungen steht am 1. Januar 1898 die endgültige Verschmelzung der Eisenbahngesellschaften Tarragona-Barcelona-Frankreich und Madrid-Saragossa-Alicante bevor.

Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft.

Der Ausschuss zur Vertheidigung der örtlichen Interessen der Provinz Teruel hat an den Minister de Fomento eine Bittschrift gerichtet, in der er beantragt, den Konzessionsverfall der Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft auszusprechen. Die Denkschrift weist nach „El Agente Ferroviario Espanol“ zunächst darauf hin, dass die Unternehmung bereits 4 Fristverlängerungen erhalten hat: die 1. für die Unterhandlung wegen Uebertragung der Konzession auf die Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft; die 2. für die Beendigung des gegen die Banque d'Escompte in Paris geführten Rechtsstreites; die 3. zur Fortführung der Streitsache in London und die 4. zur Ausführung des Baues der Anfangsstrecke la Puebla-Alcaniz sowie zur Weiterführung der Linie bis zum Meer. Diese Fristverlängerungen sind unnütz geblieben, da ja die Gesellschaft in 17 Jahren nur 31 km Bahn hat bauen können, während noch 116 km herzustellen bleiben. Nach Art. 2 des Verlängerungsgesetzes vom 16. Juni 1894 verpflichtet sich die Saragossa - Mittelmeer - Eisenbahngesellschaft, in jedem der 4 Jahre, die ihr zur Vollendung des Unternehmens bewilligt waren, ¼ der Arbeiten auszuführen; davon ist aber keine Rede gewesen. Demnach beantragen die Bittsteller, dass der Konzessionsverfall möglichst bald ausgesprochen und eine neue Konzession für die schnelle Vollendung der für die Gegend und das ganze Land so nothwendigen Bahn ertheilt werde. Die ausgeführten Arbeiten sowie die festen und Fahrbetriebsmittel der jetzigen Unternehmung seien einzuziehen und dem neuen Konzessionsinhaber als weitere Beihilfe zu übergeben.

Eisenbahn Madrid-Villa del Prado im Jahre 1896.

Seitdem die Gesellschaft eine neue Verwaltung hat, hat sich ihre Lage wesentlich verbessert. Im Jahre 1896 beliefen sich die Betriebseinnahmen auf 274 276 Pes. oder 7 607 Pes. mehr als 1895. Noch weit stärker ist infolge der Verringerung der Ausgaben der Ueberschuss gewachsen; er erreichte 1896 sogar 68 072 Pes., während er 1895 nur 24 255 Pes. und 1894 nur 20 765 Pes. betrug. Nach Bestreitung der allgemeinen Unkosten, des Wechselverlustes sowie der Zins- und Tilgungslasten der 1895 geschaffenen 600 000 Frcs. Schuldverschreibungen blieben 36 415 Frcs. verfügbar.

Die Fortsetzung Villa del Prado - Almorox (12 km), um deren Konzession sich die Gesellschaft bewirbt, ist für gemeinnützig erklärt worden und die Gesellschaft wird mit dem Bau beginnen, sobald die gesetzlichen Förmlichkeiten beendet sind.

Katalonische Centralbahn.

Die Jahresrechnung für 1896 schloss mit einem auf neue Rechnung vorgetragenen Reinertrage von 26 736 Pes. (gegen 28 969 Pes. im Vorjahre) ab.

Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft.

Die Gesellschaft hatte 1896 (1895) aus dem Betriebe eine Einnahme von 3 560 733 (3 406 682) Mlrs., auf Grund der Zinsengewähr eine solche von 501 677 (502 427) Mlrs. und aus anderen Quellen eine solche von 39 174 (20 367) Mlrs., also im ganzen eine Einnahme von 4 101 584 (3 929 474) Mlrs. Die Betriebsausgaben verzehrten 1 558 644 (1 572 391) Mlrs., so dass ein Ueberschuss von 2 542 940 (2 357 083) Mlrs. verblieb; dieser ermässigte sich allerdings durch 57 723 (54 579) Mlrs. Portugiesische Steuern auf 2 485 217 (2 302 504) Mlsr., war aber immerhin noch um 182 712 Mlrs. höher als im Vorjahre. Die Verzinsung aller Schuldverschreibungen 1. Ranges in Gold erforderte 2 107 Contos, so dass 378 Contos zur Verzinsung der Schuldverschreibungen 2. Ranges verfügbar blieben. Auch im laufenden Jahre setzt sich die Steigerung der Einnahmen fort und gleicht eine gewisse Verschlechterung des Wechselkurses aus. Diese Ergebnisse sind geeignet, sowohl der neuen Verwaltung und Direktion der Gesellschaft Anerkennung zu verschaffen, als auch die Hoffnungen auf die Hilfsmittel des Landes zu bekräftigen.

Aus Afrika.

Natal.

Aus einem Bericht des Bau-Oberingenieurs der Natal-Zululand-Eisenbahn vom 1. Januar d. J. ist folgendes zu entnehmen: Der Baufortschritt der Bahn ist dauernd befriedigend. Der Unterbau ist gegenwärtig bis 32 Meilen von Stanger vom Anschlusspunkt an das Südafrikanische Netz aus vollendet; es bleiben nur die Beschotterung und die Arbeiten zur Ableitung der Gebirgswasser auszuführen. Die Erdarbeiten sind für die Errichtung aller Stationen gemacht. Man vollendet gegenwärtig die Umlatibrücke, die ein bemerkenswerthes Kunstwerk sein wird; die Bogen sind 60 Fuss breit und werden getragen durch Pfeiler von 2 Fuss 6 Zoll Durchmesser, die selbst auf einer Betonschicht ruhen. Cylinder sind bereits unter Wasser hergestellt, um den Bau der Pfeiler im Trockenen auszuführen. Der Materialverkehr erfolgt über eine Nothbrücke und die Schienen reichen so ziemlich von einem Ende zum anderen. Die Anfangsstrecke bis Tongaat wird frühestens im März d. J. eröffnet werden; die Fristen hätten geringer sein müssen, aber der Anschluss an Muckle-Neuk hat die Bauzeit verlängert. Die zweite Strecke von Stanger nach Nosioti und Angelo soll im Laufe dieses Jahres dem Betriebe übergeben werden.

Südafrikanische Republik.

Die Strassenbahngesellschaft von Johannesburg hat den Gewinn für das Jahr 1896 auf 10 % festgesetzt.

Zeitschriftenschau.

Die Umschau. Uebersicht über die Fortschritte und Bewegungen auf dem Gesammtgebiet der Wissenschaft, Technik, Litteratur und Kunst. Jährlich 52 Nummern. Preis vierteljährlich 2,50 *M.* Postzeitungs-Preisliste Nr. 7221 a. Verlag von H. Bechhold in Frankfurt a. M., Neue Kräme 19/21.

Es liegen uns die Nummern dieser gediegenen Zeitschrift vom laufenden Jahre vor. Dieselben bieten dem Namen des Blattes entsprechend in ihren trefflichen Leitartikeln eine Uebersicht über die Fortschritte auf dem Gesammtgebiet der Wissenschaft, Technik, Litteratur und Kunst. Goethe's Ausspruch „Wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen“, lässt sich ganz besonders von diesem vielseitigen und gediegenen Blatte sagen. In der jüngsten Nr. 21, welche uns zugegangen ist, finden wir z. B. eine höchst anregende Studie des berühmten Ethnographen, Professor Dr. Ratzel „Ueber den Lebensraum“, sodann eine Untersuchung über „Die Nutzbarmachung der natürlichen Wasserkräfte und die elektrische Kraftübertragung“ von Professor Dr. Voller. Auch der Deutschen Kolonialpolitik schenkt die Umschau dauernde Aufmerksamkeit. Um den Leser mit der wirthschaftlichen Bedeutung jeder unserer Kolonien bekannt zu machen

und ihn auch über die Fortschritte jeder Kolonie in wirthschaftlicher Hinsicht auf dem Laufenden zu erhalten, veröffentlicht sie eine ganze Reihe von Artikeln. Der erste Artikel über Deutsch-Ostafrika von Dr. Neubaur zeichnet sich durch eine wohlthuende Objektivität aus. Ueber die Neubewaffnung der Deutschen Feldartillerie mit dem neuen Feld-Schnellfeuergeschütz werden einige aus fachmännischer Feder stammende interessante Mittheilungen gebracht, an welche sich auch eine genaue Beschreibung der Französischen Schnellfeuergeschütze von Canet anschliesst. Mit Recht lobt der Verfasser die Umsicht der Deutschen Heeresverwaltung, die es verstanden hat, in der Stille ihre Vorbereitungen so zu treffen, dass das Deutsche Heer ganz überraschend mit dem neuen Geschütz bewaffnet erscheint, welches ihm ein Uebergewicht über seine Rivalen verleiht. Ausserdem bringt die Nummer verschiedene kleine Aufsätze und Mittheilungen aus den verschiedensten Wissensgebieten.

Wir glauben die Zeitschrift, welche auf genussreiche Weise Belehrung bringt, unseren Lesern um so mehr warm empfehlen zu können, als der überaus billige Abonnementspreis jedermann die Anschaffung ermöglicht.

Verschiedenes

Die „Mill Valley and Mount Tamalpais Scenic Railway“.

In der Nähe von San Francisco geht von Mill Valley bis zum Mount Tamalpais eine 13,27 km lange Bergbahn hinauf, die zu den eigenthümlicheren gerechnet werden muss, obwohl sie nur eine Höhe von 718 m über dem Meere erreicht. Die Bahn hat 270 Kurven und 21 Brücken und Viadukte von Holz. Von diesen Brücken sind nur zwei gerade; alle übrigen liegen in Kurven, einige mit einem so geringen Radius wie 21,5, 24,5 und 30,5 m. 22 Kurven haben 21,5 und 19 Kurven 24,5 m Radius. Die längste gerade Strecke ist 126 m; die Mittelsteigung beträgt ungefähr 1 : 20. Trotz der starken Steigungen werden keine Zahnstangen angewendet. Die beiden Lokomotiven, die den Verkehr aufrecht erhalten, haben eine für Europäische Augen ungewöhnliche Konstruktion. Die eine (Shay patent, Lima Loc. Works) hat 3 vertikale Cylinder auf der einen Seite des Kessels. Die Kurbelstangen der 3 Cylinder wirken an einer längs der ganzen Seite der Lokomotive laufenden Achse, die die Kraft durch konische Zahnräder auf alle Räder überträgt. Die andere Maschine (Heisler) hat 2 Cylinder, einen an jeder Seite des Kessels, in einem Winkel von ungefähr 45° stehend und eine mitten unter dem Kessel gehende Achse treibend, die mit den Achsen des Vorder- und Hinterrades mittelst konischer Zahnräder in Verbindung steht. Diese Maschine hat eine Westinghouse-Luftbremse und Sweeneys schnellwirkende hydraulische Bremse, während die andere Maschine Dampfbremse hat. Mill Valley, das 18 km von San Francisco liegt, wird im Sommer von einer Menge Einwohner letzterer Stadt besucht, und diese sind es auch hauptsächlich, die die Bahn benutzen. In der Nähe des Gebirgsgipfels, von dem sich eine grossartige Aussicht darbietet, ist ein Hotel errichtet worden.

Franz Ritter von Rziha †.

Am 22. Juni d. J. starb zu Semmering im 66. Lebensjahre der K. K. Hofrath und Professor des Eisenbahn- und Tunnelbaues an der technischen Hochschule zu Wien Franz Ritter von Rziha. Ueber den Lebensgang des um die Entwickelung des Eisenbahn- und Tunnelbaues hochverdienten Entschlafenen theilen wir folgendes mit:

Hofrath von Rziha wurde am 28. März 1831 in Hainspach bei Schluckenau in Böhmen geboren, beendete schon mit 20 Jahren (1851) seine Studien am Prager Polytechnikum und begann hierauf seine praktische Thätigkeit im selben Jahre beim Baue der Semmeringbahn. In den Jahren 1852 bis 1855 war er als Ingenieurassistent beim Bau der Karstbahn thätig und zeichnete sich schon damals bei der Durchführung schwieriger Tunnelbauten aus. Im Jahre 1856 wurde Rziha nach Deutschland berufen, und zwar zunächst zum Bau des Czernitzer Tunnels bei Ratibor; dann ging er als Bauunternehmer nach Westfalen, baute mehrere Tunnels der Ruhr-Siegbahn und wurde 1866 Direktor der Herzoglich Braunschweigischen Staatskohlengruben, wo er bedeutendes leistete. In die Zeit seines Aufenthaltes in Deutschland fällt die von Rziha zuerst durchgeführte Anwendung des Eisens beim Tunnelbau und die Erfindung der nach ihm benannten Tunnelbaumethode, die er zum ersten Male 1861 beim Bau der Bahn von Kreiensen nach Holzminden anwendete. Im Jahre 1869 kehrte Rziha infolge des Verkaufes der Braunschweigischen Staatsgruben nach Oesterreich zurück, baute in den nächsten Jahren mehrere Bahnen in Böhmen und wurde 1874 als Oberingenieur in das Handelsministerium berufen. Im Jahre 1876 wurde Rziha Professor des Eisenbahn- und Tunnelbaues an der technischen Hochschule in Wien und hat in den 20 Jahren seiner Lehrthätigkeit mehrere Generationen Oesterreichischer Eisenbahningenieure herangebildet. Im Jahre 1887/88 bekleidete er die Würde des Rektors der Hochschule. Als Professor der Wiener technischen Hochschule nahm er unter den Kollegen eine angesehene Stellung ein und genoss allgemeine Popularität und Beliebtheit bei seinen Schülern. Rziha's Bedeutung auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues ist von Max Maria von Weber in seiner Geschichte des Eisenbahnwesens hervorgehoben und gewürdigt worden. Seine fachmännische Begabung und wissenschaftlichen Bestrebungen würdigt das „Centr.-Bl. d. Bauverw.“ wie folgt:

Professor von Rziha war wohl der bedeutendste Fachmann auf dem Gebiete des Tunnelbaues. 1871 erschien sein „Lehrbuch der Tunnelbaukunst“, ein geradezu klassisches Werk, durch welches dieser Wissenszweig eigentlich erst begründet und aus dem Stande des blossen Handwerks emporgehoben wurde. Seine späteren schriftstellerischen Arbeiten sind ungemein zahlreich, wenn sie auch nicht mehr die Bedeutung jenes Hauptwerkes erreichen. Sie sind zum grossen Theile durch die Pflege der geschichtlichen Richtung ausgezeichnet, und insbesondere sein dreibändiges Werk über Eisenbahn-Ober- und Unterbau zeugt von der grossen Gründlichkeit, mit der Rziha dem Quellenstudium nachging, und von dem philosophischen Geiste, den er in die Behandlung technischer Aufgaben legte. Seine letzten Forschungen waren einer wissenschaftlichen Vertiefung der Gewinnungsarbeiten im Erdbaue gewidmet. Hierher gehören die Abhandlungen über Gewinnungs- und Bohrfestigkeit, über Sprengarbeit, über die menschliche Arbeitsleistung im Tagelohne usw. Er war eifrig an dem weiteren Ausbau dieser wissenschaftlichen Ausgestaltung der Lehre vom Erdbau thätig und sein rastlos arbeitender Geist fand hier immer wieder neue Fragen und Aufgaben, die er in den Bereich seiner Untersuchungen zog. Aber auch an den grösseren Bauausführungen, die während der Zeit seiner Professur in Oesterreich vorfielen, nahm von Rziha regen Antheil und war dabei vielfach als Sachverständiger und Berather thätig, so beim Bau des Arlberg-Tunnels, bei der Bewältigung des Wassereinbruches in den Ossegger Schächten usw. Ueber mehrere für das Wiener Gemeinwesen wichtige technische Fragen hat er Gutachten abgegeben, so über die Wasserversorgung, über die Nothwendigkeit, sämmtliche Arbeiten der Wiener Verkehrsanlagen nach einem einheitlichen Plane durchzuführen usw.

Die wissenschaftlichen Bestrebungen und praktischen Leistungen Rziha's wurden vom Kaiser von Oesterreich durch die Verleihung des Franz-Josef-Ordens, des Ordens der eisernen Krone und des Hofrathstitels sowie durch die Erhebung in den Ritterstand, von den Königen von Preussen, Sachsen und Bayern durch Ordensauszeichnungen anerkannt. Der Berliner Verein für Eisenbahnkunde ernannte ihn zu seinem korrespondirenden Mitgliede.

An der Stätte, wo Rziha als junger Techniker unter Meister Ghega's Leitung zum ersten Male im Dienste des geflügelten Rades stand, fand er auch seine letzte Ruhestätte. Nur eine kurze Strecke abseits von der grossen Schienenstrasse, die er bauen half, bei Maria-Schutz im Semmeringgebiete, liegt sein Grab, ringsum eingeschlossen von den Bergen, durch welche er der Lokomotive einstmals den Weg bahnte. An der Leichenfeier des Meisters nahmen die Techniker Oesterreichs in entsprechender Vertretung theil. Schüler, die schon vor langen Jahren des Meisters Kunst von ihm selbst erlernt, und zahlreiche Vertreter der hohen Schule, an welcher er bis zu seinem Tode gewirkt hat, Professoren, Assistenten und Hörer gaben ihm das letzte Geleite. Die Südbahngesellschaft hatte einen Sonderzug gestellt, der die zahlreichen Trauergäste nach der Station Semmering brachte. Einfach und bescheiden, wie Rziha in seinem Leben und Wirken gewesen, so war auch seine Bestattung. Ergreifend war der Abschied, den seine Amtsgenossen und Schüler nahmen.

Berichtigung.

In dem in Nr. 38 d. Ztg. enthaltenen Aufsatze „Die Abänderung des Reichs-Haftpflichtgesetzes durch Art. 42 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch“ ist insofern ein Versehen unterlaufen, als es auf S. 339 bei Anmerkung [18]) nicht heissen soll: „vergl. Anm. [10])“, sondern: „vergl. Anm. [9])“.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schliessung von Stationen.

Aufhebung der Ladestelle am Marienthor bei Duisburg. Am 1. August d. J. wird die Ladestelle am Marienthor bei Duisburg geschlossen und von diesem Tage ab eine Annahme und Auslieferung von Wagenladungen dort nicht mehr stattfinden.

Essen, den 26. Juni 1897. (1435)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird für crin d'Afrique (Afrikanisches Pflanzenhaar) in vollen Wagenladungen von Strassburg nach Basel Reichsb. zur Ausfuhr ein Ausnahmefrachtsatz von 0,61 ℳ. für 100 kg eingeführt. Der Ausnahmesatz findet nur auf Rheinumschlagssendungen Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 25. Juni 1897. (1436)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft. Hierdurch wird der Tarif vom 1. August 1893, sowie derjenige für den Rheinisch-Niederdeutschen Verband vom 1. März 1894 nebst Nachtrag 1, sofern Stationen des Direktionsbezirks Münster in Frage kommen, aufgehoben.

Hannover, den 28. Juni 1897. (1437)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 15. Juli 1897 gelangen im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1896 für Eisenschlacken, Schwefelkiese, Schwefelkiesabbrände usw. unter den in den Ausnahmetarifen Nr. 58 und 59 des vorgenannten Tarifheftes aufgeführten Bedingungen direkte Frachtsätze von Lanzendorf-Rannersdorf St. E. G. nach Oberschlesischen Stationen zur Einführung, über deren Höhe die betreffenden Abfertigungsstellen sowie die Tarifbüreaus der betheiligten Bahnen nähere Auskunft ertheilen.

Breslau, den 25. Juni 1897. (1438)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Der Ausnahmetarif 5 g für Kies, Sand und Thon im Gruppentarif VI wird mit Wirkung vom 15. Mai d. J. ab ausgedehnt auf den Verkehr der Stationen Aschaffenburg, Dettingen, Kahl und Klein-Ostheim.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 29. Mai 1897. (1439)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg - Halle - Bayerischer Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab werden folgende zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer:

Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1,5 m Länge

bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen im Verkehre zwischen den Bayerischen Verbandsstationen einerseits und den Verbandsstationen der Direktionsbezirke Halle a/S. und Magdeburg, sowie der Braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft andererseits zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) abgefertigt.

Magdeburg, den 29. Juni 1897. (1440)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. treten folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 b (Holz) in Kraft:

zwischen Mügeln bei Pirna und	für 100 kg in Pfennig
Blansko	111
Raitz	109

Dresden, den 28. Juni 1897. (1441)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 15. Juli 1897 treten für Bier im Ostdeutsch - Oesterreichischen Verbandtarif vom 1. Januar 1896 folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von Pilsen K. K. St. B. nach	Gültig bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	10 000 kg
	für einen Wagen und Frachtbrief	
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	
Sorau	225	205

Breslau, den 21. Juni 1897. (1442)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nassau - Pfälzischer Güterverkehr. Zum Tarif für obigen Verkehr vom 1. April 1889 kommt mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab der Nachtrag 10 zur Ausgabe, enthaltend, ausser einigen Berichtigungen, neue bezw. ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Pfälzischen Bahnstrecken Staudernheim - Kaiserslautern und Rohrbach-Klingenmünster.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 29. Juni 1897. (1443)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Gültigkeitsdauer derjenigen Frachtbriefformulare, welche mit dem Stempel der Oberhessischen Staatsbahnen sowie dem der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn versehen sind, wird bis zum 31. Dezember 1897 verlängert. (1444)

Frankfurt a/M., den 24. Juni 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II. (Breslau, Kattowitz, Posen.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird in den oben bezeichneten Verkehr die Station Brockau der Eisenbahndirektion Breslau einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 25. Juni 1897. (1445)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhrgebiet nach den Rheinhäfen bei Duisburg, Hochfeld Rh. und Ruhrort Hafen. Am 1. Juli d. J. tritt an Stelle des Tarifs vom 1. September 1896 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, welcher die durch den Ausnahmetarif 6 nach Stationen der Gruppe VII vom 1. April d. J. bedingten Aenderungen, im übrigen aber die seitherigen Frachtsätze enthält. Abdrücke des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 20 ₰ zu haben.

Essen, den 28. Juni 1897. (1446)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. erscheint zum Gütertarif (Hefte 1—4 vom 1. Januar 1893 bezw. vom 1. Mai 1891) der gemeinschaftliche Nachtrag IX, welcher einen anderweiten Wortlaut des Waarenverzeichnisses für den seitherigen Ausnahmetarif 8, jetzigen Ausnahmetarif 8 I (Eisen des Spezialtarifs II), ferner einen neuen Ausnahmetarif 8 II für Eisen des Spezialtarifs II zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern, sowie sonstige Aenderungen enthält.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 28. Juni 1897. (1447)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif. Die Station St. Georgen i. Schw. der Badischen Staatsbahn wird zum 10. Juli d. J. in die Klasse 12 für Palmblätter, getrocknete, aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 24. Juni 1897. (1448)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr, Tariftheil II Heft 1 vom 1. Januar 1897. Mit Gültigkeit vom 16. Juli wird die Station Mauer-Oehling in den Ausnahmetarif Nr. 29 (für Cement) einbezogen.

München, im Juni 1897. (1449)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Am 1. August 1897 tritt zum Holz- und Borketarif vom 1. Februar 1894 der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze der Ausnahmetarife A, B, C und D, ferner einige anderweite Ergänzungen und Aenderungen sowie Druckfehler-Berichtigungen. Insoweit Tariferhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. August 1897 ab.

Der Nachtrag kann bei den Endverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 29. Juni 1897. (1450)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. September 1897 tritt in den Frachtsätzen der Stationen Albisheim a. d. Pfrimm und Harxheim-Zell der Pfälzischen Eisenbahnen mit den nachgenannten Badischen Stationen eine den beigesetzten Entfernungen entsprechende Erhöhung ein und zwar bei Albbruck für 1 km, Grenzach für 1 km, Haltingen für 2 km, Leopoldshöhe für 7 km, Murg in Baden für 1 km, bei Rheinfelden für 1 km und bei Wyhlen für 2 km.

Karlsruhe, den 28. Juni 1897. (1451)
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 1 und 2.) Vom 1. Juli d. J. an werden folgende zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer: Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1,5 m Länge, zu den in den Tarifheften 1 und 2 enthaltenen Fracht-

sätzen des Rohstofftarifs (Heft 1 Ausnahmetarif Nr. 27, Heft 2 Ausnahmetarif Nr. 33) befördert.

Die Fracht wird für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10 000 kg von jedem Wagen nach dem Ausnahmetarif berechnet.

Dresden, am 28. Juni 1897. (1452)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Hessisch-Pfälzischer und Main-Neckarbahn-Hessischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. finden die Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Vieh in Wagenladungen, welche in den für die Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Staatsbahnen gültigen Tarif Theil II vom 1. Oktober 1895 enthalten sind, auch für den Verkehr mit den Stationen der Main-Neckarbahn, sowie für Mannheim Bad. Bahn, Ludwigshafen und Frankenthal der Pfälzischen Bahnen Anwendung, soweit für die betreffenden Stationen in den bezüglichen Gütertarifen direkte Frachtsätze enthalten sind.

Mainz, den 25. Juni 1897. (1453)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Für den Verkehr der diesseitigen Stationen einerseits und sämmtlichen Stationen der Main-Neckarbahn, der Station Mannheim der Badischen Staatsbahn und den Stationen Frankenthal und Ludwigshafen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits treten, soweit der Verkehr im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Vieh- etc. Verkehr behandelt wird, mit Gültigkeit vom 20. d. Mts., im übrigen mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab die auf den Preussischen Staatsbahnen bestehenden ermässigten Staffelsätze für Gross- und Kleinvieh in Wagenladungen in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (1454)

Frankfurt a/M., den 26. Juni 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum 5. Heft des Güter-Tarifs für den Südwestdeutschen Verband vom 1. Mai 1895 gelangt am 1. Juli der vierte Nachtrag zur Einführung. Der Nachtrag enthält u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die neu eröffnete Station Ringsheim der Badischen Staatseisenbahnen und Ausnahme-Frachtsätze für Pitsch-Pine, Yellow-Pine usw. -Holz sowie für Palmöl, Palmkernöl und Kokosöl von Strassburg nach gewissen Badischen Stationen. Ausserdem sind darin einige Entfernungs-Berichtigungen vorgesehen, die für den Verkehr zwischen Lützelburg und Pfalzburg einerseits und Heidelberg Erhöhungen um 8 km, für Schweighausen-Eimeldingen eine Erhöhung um 4 km und für Vic-Efringen-Kirchen sowie für Vic-Eimeldingen eine solche um 1 km mit sich bringen. Die erhöhten Frachtsätze treten erst mit dem 15. August d. J. in Geltung.

Strassburg, den 23. Juni 1897. (1455)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Zum 7. Heft des Verbands-Gütertarifs (Saarbrücken-Baden) ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der Nachtrag III ausgegeben worden. Derselbe enthält u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die an den neu eröffneten Strecken des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken

Wemmetsweiler-Lebach und
Türkismühle-Hermeskeil

gelegenen Stationen und die mit der Eröffnung der letzteren Strecke im Zusammenhang stehenden Entfernungsänderungen, ferner Ergänzung und Aenderung von Stationsnamen, sowie Ergänzung des Anhanges, betreffend Bestimmung über die Abfertigung von Gütersendungen im Verkehr mit Stationen der Badischen Nebenbahnen und Berichtigungen. Der Verkaufspreis beträgt 30 ₰ für das Stück.

Karlsruhe, den 26. Juni 1897. (1456)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güter-Verkehr. (Gruppen I, II/V.) Am 1. Juli 1897 tritt für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 6 in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Berichtigungen, Entfernungen und Frachtsätze für die neueröffneten Stationen Czarnikau des Direktionsbezirks Bromberg, Alt-Jancu und Rüstern des Direktionsbezirks Breslau, Benkendorf und Holleben-Beuchlitz des Direktionsbezirks Erfurt und Wunsdorf des Direktionsbezirks Halle, sowie mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung für die noch zu eröffnende Station Blankenstein (Saale) des Direktionsbezirks Erfurt. Ferner werden die Entfernungen für die Stationen Gross-Gräfendorf, Lauchstädt und Schafstädt des Direktionsbezirks Erfurt durchweg ermässigt.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9a für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II sind den abgeänderten Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 9 im Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarif entsprechend umgerechnet. Hierdurch treten theils Frachtermässigungen, theils Frachterhöhungen ein, auch kommen die Ausnahmefrachtsätze von den Stationen Antonienhütte, Beuthen O. S. E. und Beuthen R. O. U. E. in Wegfall.

Schliesslich werden verschiedene Entfernungen berichtigt, wodurch theils Frachtermässigungen, theils Frachterhöhungen eintreten.

Sämmtliche im Nachtrag enthaltenen Tariferhöhungen treten, sofern sie nicht bereits früher veröffentlicht und eingeführt sind, erst mit dem 15. August 1897 in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen, welche auch Auskunft über die Höhe der neuen und abgeänderten Frachtsätze ertheilen, zu beziehen.

Magdeburg, den 28. Juni 1897. (1457)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr mit Stationen der Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb. Die am 1. April d. J. auf den Strecken des Preussisch-Hessischen Gemeinschaftsgebietes eingeführten Frachtermässigungen auf Entfernungen von 1–50 km gelten vom 1. Juli d. J. ab auch bezüglich des Verkehrs zwischen Stationen der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Stationen der Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb andererseits.

Mainz, den 24. Juni 1897. (1458)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

3. Bilanzen.

Vermögens-Bilanz der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft Ende März 1897,
welche in der Generalversammlung am 21. Juni 1897 genehmigt worden ist.

Aktiva.

Nr.	Gegenstand	ℳ	₰
1.	Erwerbspreis der Braunschweigischen Eisenbahnen einschliesslich der Erweiterungen und Neubauten sowie eines Zuschusses von 200 000 ℳ an die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung zu den Baukosten der Linie Hildesheim-Braunschweig und des vom Preussischen Staate übernommenen Bestandes des Braunschweigischen Eisenbahngesellschafts-Baufonds	103 536 743	48
2.	Rentenforderung der Aktionäre an den Preussischen Staat (1/4 der auf das Kalenderjahr 1897 entfallenden Rente von 1 1/2 % auf 36 Millionen Mark)	135 000	—
	Summe	103 671 743	48

Passiva.

Nr.	Gegenstand	ℳ	₰
1.	Aktienkapital	36 000 000	—
2.	Prioritätsobligationen-Kapital I. Emission von 1874 (davon sind getilgt 2 577 855 ℳ)	9 600 000	—
3.	Getilgtes Prioritätsobligationen-Kapital II. Emission von 1881	29 750	—
4.	Forderung des Preussischen Staates in Höhe der gekündigten und durch Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen oder durch Baarzahlung getilgten Prioritätsanleihe der Braunschweigischen Eisenbahn II. Emission von 1881	3 370 250	—
5.	Werth der an die Herzoglich Braunschweigische Regierung zu entrichtenden Annuität (davon sind amortisirt 6 865 542 ℳ 87 ₰)	50 187 699	—
6.	Verwendungen für die Erweiterungen aus dem Reservefonds	4 229 044	48
7.	Zuschuss der Stadt Einbeck zum Bau der Bahn Salzderhelden-Einbeck	120 000	—
8.	Rente an die Aktionäre (1/4 von 1 1/2 % auf 36 Millionen Mark)	135 000	—
	Summe	103 671 743	48

Magdeburg, den 12. Mai 1897.

Königliche Eisenbahndirektion, als Vorstand der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. (1459)

Güterverkehr (Fortsetzung).

Saarkohlenverkehr nach der Pfalz. Am 1. Juli d. J. treten durch Eröffnung der Bahnstrecke Staudernheim - Lauterecken im Kohlentarif Nr. 2 vom 1. April d. J. ermässigte Frachtsätze nach den Pfälzischen Stationen Odernheim a/Glan und Rehborn in Kraft.

Gleichzeitig werden von den Pfälzischen Gruben nach Staudernheim direkte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen. (1460)

St. Johann-Saarbrücken, 28. Juni 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Juli d. J. gelangen die Nachträge IV und V zu Theil II des Tarifes für den Binnen-Personenverkehr vom 1. Oktober 1888 zur Einführung. Die Nachträge liegen auf allen Stationen zur Einsicht aus und können durch unsere Fahrkarten - Ausgabestellen käuflich bezogen werden; der Preis beträgt 1,20 ℳ. für jedes Stück des Nachtrages IV oder V.

Dresden, am 29. Juni 1897. (1461)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Pfälzische Eisenbahnen. Zu unseren Lokal - Gütertarifen (Hauptbahnen und schmalspurige Lokalbahnen) erscheint mit Gültigkeit vom 1. Juli 1897 je der Nachtrag IX. Am gleichen Tage kommen zu unserem Lokal-Personentarif, Theil II, die Nachträge XVI und XVII zur Ausgabe.

Ludwigshafen a/Rh., 25. Juni 1897. (1462)

6. Verdingungen.

Main - Neckarbahn. Die Anlieferung von:

1 vierachsigen Salonwagen,
5 zweiachsigen Abtheilwagen III. Kl. mit Spindelbremse,
10 zweiachsigen Abtheilwagen I./II. Kl. ohne Spindelbremse,
6 vierachsigen Abtheilwagen I./II. Kl., davon 3 Stück mit Spindelbremse,
1 zweiachsigen Durchgangs - Personenwagen II./III. Kl. für Nebenbahnen,
5 zweiachsigen Gepäckwagen für Schnellzüge,
30 zweiachsigen gedeckten Güterwagen, davon 10 Stück mit Spindelbremse,
8 dreiachsigen Plattformwagen mit Rungen, davon 4 Stück mit Spindelbremse,
30 zweiachsigen offenen Güterwagen mit umlegbaren Seitenwänden, davon 15 Stück mit Spindelbremse,

sämmtlich ausschliesslich der Radsätze und Westinghouse - Bremstheile, soll im Wege des öffentlichen Anbietungsverfahrens vergeben werden; vorbehalten bleibt jedoch noch die endgültige Festsetzung der Anzahl der Wagen.

Angebote, enthaltend den Preis pro Wagen mit bezw. ohne Spindelbremse sowie die kürzeste Lieferzeit, sind versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Wagen“ versehen portofrei bis 24. Juli d. J., Vorm. 10 Uhr, an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Zeichnungen und Bedingungen können von unserem technischen Büreau gegen portofreie Einsendung von 3 ℳ. für jede Wagengattung bezogen werden.

Darmstadt, den 26. Juni 1897. (1463)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Nichtamtliche Bekanntmachungen

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 52. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 7. Juli 1897.

Inhalt:

Technische Ausschusssitzung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Bukarest am 24/26. Juni d. J.

Zum ersten Male seit seinem Bestehen, in den Tagen vom 24. bis 26. Juni d. J. hat der Technische Ausschuss des Vereins eine Sitzung in Rumäniens Hauptstadt, Bukarest, abgehalten. Für manchen Abgeordneten bedingte zwar die Theilnahme an dieser Sitzung eine etwas anstrengende Reise, doch schien diese wohl der Mühe werth und die Wahl des Ortes vollauf begründet: hat doch gerade das letzte Dezennium Rumäniens Hauptstadt mit grossartigen Prachtbauten und auch andere Orte des Landes mit hervorragenden Verkehrsanlagen beschenkt, deren Besichtigung für jeden Fachmann von hohem Interesse sein musste. Dann aber hatten auch die Rumänischen Fachgenossen auf der voraufgegangenen Berliner Vereinsversammlung den Arbeiten des Vereins und speziell denjenigen des Technischen Ausschusses ein so lebhaftes Interesse entgegengebracht, dass man nicht unterlassen wollte, auch einmal den Kollegen an der südöstlichen Grenze des Vereinsgebiets Gelegenheit zu geben, sich an den Arbeiten des Ausschusses zu betheiligen.

Die anstrengende Fahrt wurde übrigens den Theilnehmern — dank dem liebenswürdigen Entgegenkommen der Direktion der Ungarischen und der Generaldirektion der Rumänischen Staatsbahnen — wesentlich dadurch erleichtert, dass von Budapest ab durch Reservirung einer genügenden Anzahl von Kupees bis zum Bestimmungsort für die Bequemlichkeit der Abgeordneten in bester Weise gesorgt war, und so kam man, wenigstens nicht allzu ermattet, in Bukarest an, wo das Unterkommen brillant, die Aufnahme durch die Rumänischen Kollegen die denkbar herzlichste war.

In folgendem möge in erster Linie über den äusseren Verlauf der Versammlung ein kurzer Bericht erstattet werden; über die eigentliche geschäftliche Thätigkeit des Ausschusses gibt das umfangreiche Protokoll den Betheiligten eingehend Aufschluss.

Schon die Begrüssungszusammenkunft am Vorabend des ersten Sitzungstages in den schönen Räumen des Grand Hôtel du Boulevard, zu der auch die Rumänischen Kollegen in grosser Zahl erschienen waren, liess ahnen, dass man sich auf einem gastlichen Boden befand und das Programm der folgenden Tage ein hochinteressantes werden würde.

Am Donnerstag, den 24. Juni, Morgens, wurden die Sitzungen des Ausschusses im Hause der Rumänischen Polytechnischen Gesellschaft, welche ihren Sitzungssaal bereitwilligst dem Ausschusse zur Verfügung gestellt hatte, durch Herrn Ministerialrath von Robitsek (Ungarische Staatsbahnen) eröffnet.

Der Generaldirektor der Rumänischen Staatsbahnen, Herr von Saligny, beehrte durch sein Erscheinen den Ausschuss und richtete an die Versammlung einige herzliche Begrüssungsworte. Bis 2 Uhr Nachmittags konnten sieben Punkte der Tagesordnung erledigt werden; dann wurden die Sitzungen abgebrochen. Nach einer etwa einstündigen Pause, während welcher der Himmel über das in den letzten Wochen schon so schwer

durch Wasserschaden heimgesuchte Land wieder einmal etwas allzu reichlich seine Schleusen öffnete, begann die im Programm vorgesehene Rundfahrt durch die Stadt in den von der Generaldirektion der Rumänischen Staatsbahnen gestellten Wagen. Es war eine sehr lohnende und lehrreiche Fahrt; besonders waren es folgende neue oder noch im Entstehen begriffene Prachtbauten, die das Interesse der auswärtigen Fachkollegen in hohem Maasse erregten: die Nationalbank, das Gebäude der Post- und Telegraphendirektion, das Depositenamt, der Justizpalast, die Kirche Domna Balasa, die Bierbrauerei Bragadir; in ausnehmend liebenswürdiger Weise erfolgte die Führung durch das Arsenal und die Königliche Tabakmanufaktur. In der letzteren wurden den Besuchern zum Schluss Erfrischungen gereicht und jeder erhielt eine kostbare Probe des hier entstandenen Fabrikats zum Andenken.

Die musterhaft arrangirte Rundfahrt, die leider durch die voraufgegangenen Regengüsse etwas beeinträchtigt wurde — führte doch zuweilen der Weg durch wahre Seen hindurch — erreichte ihr Ende vor dem Grand Hôtel Boulevard, in dessen Räumen die Generaldirektion der Rumänischen Staatsbahnen den Gästen ein grossartiges Festbankett bereitet hatte, das unter den Weisen einer Rumänischen Zigeunerkapelle einen glänzenden Verlauf nahm. Besonders geehrt wurde hier die Versammlung durch das Erscheinen des Rumänischen Ministers der öffentlichen Arbeiten Excellenz von Bratianu, welcher den Reigen der Trinksprüche eröffnete, indem er in der Landessprache ein Hoch auf den König von Rumänien und dessen Familie ausbrachte, in das die Versammlung, welche die Rede stehend anhörte, begeistert einstimmte.

Bald darauf erhob sich der Minister wieder, um in Deutscher Sprache die Versammlung mit folgenden Worten zu begrüssen:

„Meine Herren! Es gereicht mir zum besonderen Vergnügen, Sie, geehrte Herren, in Rumänien willkommen heissen zu können. Wir haben der Wichtigkeit Ihrer Mission stets die lebhafteste Anerkennung gezollt und uns beglückwünscht zu den hervorragenden Leistungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im allgemeinen und jenen des Ausschusses für technische Angelegenheiten im besonderen.

Die persönlichen Verdienste der Herren Delegirten, aus welchen der Ausschuss zusammengesetzt ist, sind eine sichere Bürgschaft für ein gutes und fruchtbringendes Resultat Ihrer vereinigten Arbeit.

Als Beweis des regen Interesses, welches wir Ihrem Wirken entgegenbringen, geben wir dem Wunsche Ausdruck, in Hinkunft an Ihren Arbeiten einen thätigeren Antheil nehmen zu können, als dies bisher der Fall gewesen, indem es uns vergönnt sein möge, in den technischen Ausschuss auch unsererseits fachmännische Vertreter zu entsenden.

Rumänien schätzt sich jedes Mal glücklich, Gäste von Ihrer Bedeutung empfangen zu können, Gäste, welche die Befähigung besitzen, ein kompetentes Urtheil abzugeben über unsere Bestrebungen, auch ohne das Endresultat derselben verwirklicht gesehen zu haben.

Geraume Zeit von der civilisirten Welt getrennt, trachtet das heutige Rumänien, die in Kämpfen für seine nationale staatliche Erhaltung und Gestaltung verwendete Zeit einzuholen. Diese ein Paar Jahrhunderte dauernden Kämpfe sind aber auch der Europäischen Civilisation zu gute gekommen, indem sie aus unserem Lande einen Wall gegen den Barbarismus geschaffen haben. Und nunmehr apelliren wir mit Wärme an diese Civilisation, uns die Hand zu reichen, damit wir uns auf der Höhe Ihrer Fortschritte erhalten können.

So begrüssen wir denn stets mit lebhafter Befriedigung die Träger des Fortschrittes, welche unsere Landesgrenzen überschreiten und mit diesen Gefühlen erhebe ich das Glas, meine Herren, indem ich Sie nochmals herzlich willkommen heisse."

Mit warm empfundenen Worten dankte dem Minister Herr Ministerialrath von Robitsek, der u. a. ausführte, dass der Ausschuss gern nach Rumänien gekommen sei und sich hochgeehrt fühle über den Empfang, der ihm zu theil geworden sei. Der Ausschuss sei in ein schönes Land gekommen, welches strebe und vorwärts gehe, welches arbeite und schaffe, was niemand besser zu beurtheilen vermöge, als der Eisenbahntechniker. Zwar kämpfen höhere Elemente den Bestrebungen entgegen, doch sei jedermann überzeugt, dass die Thatkraft des Rumänischen Volkes, wo alles das Gepräge des Fortschritts an sich trägt, die Hindernisse überwinden werde; glücklich sei das Land zu nennen, in welchem an der Spitze des Kommunikationswesens ein Mann von so trefflichen Eigenschaften stehe, wie Se. Excellenz der Herr Minister, dem auch die Technik nicht fremd sei; diesem hochgeschätzten Manne widme er sein Glas.

Herr Oberbaurath von Prenninger (Oesterreichische Südbahn) feierte den Generaldirektor der Rumänischen Staatsbahnen, Herrn von Saligny, der seinerseits sein Glas leerte auf die Gesundheit der anwesenden Gäste. Dann erhob sich nochmals Herr Ministerialrath von Robitsek, um in zündenden Worten das schöne Land Rumänien zu feiern, welches sich glücklich preisen könne, so vortrefflich verwaltet zu sein. Die Musik intonirte die Rumänische Nationalhymne, die stehend angehört wurde. Herr Oberbaurath von Prenninger toastete auf den Präsidenten des Ausschusses Herrn von Robitsek, ohne dass damit der Reigen der Tischreden bereits beendet gewesen wäre. Erst gegen Mitternacht trennte sich die Gesellschaft, um auszuruhen und Kräfte zu sammeln für den Ausflug des folgenden Tages.

Freitag, den 25. Juni, war der Besichtigung der Donaubrücken bei Cernavoda und der Besichtigung der Hafenbauten in Constantza gewidmet. Um 9 Uhr führte ein Sonderzug vom Bukarester Nordbahnhof die Abgeordneten durch die weiten Ebenen, an interessanten Tartarendörfern vorüber, Cernavoda zu. Die mit Petroleum geheizte Lokomotive des Zuges erregte die Aufmerksamkeit der Abgeordneten in hohem Maasse und gruppenweise nahmen speziell die Maschinentechniker auf der Zugmaschine Aufstellung, um diese im übrigen Vereinsgebiet nur noch wenig bekannte Einrichtung des Näheren zu studiren. — Nach Einnahme eines von den Rumänischen Staatsbahnen in den mitgeführten Restaurationswagen dargebotenen opulenten Frühstücks war gegen Mittag Cernavoda erreicht. Von der hier sonst so grünen lieblichen Inselfläche zwischen den beiden Donauarmen war leider infolge der furchtbaren Regengüsse der letzten Wochen keine Spur zu sehen: Das Auge überblickte nur eine weite Wassermasse, die Beweise der traurigen Verheerungen mit sich führend, welche dieses furchtbare Element im Lande angerichtet hatte. Was aber den Techniker an dieser Stelle am meisten fesselte, das war das in den Jahren 1890—1895 entstandene majestätische Werk der Ingenieurkunst, die grosse Donaubrücke! Abgesehen von den vorgelagerten 14 Fluthbrücken wird der hier etwa 750 m breite Donaustrom durch zwei mächtige Konsolträger von 240 m Länge (mit 50 m überhängenden Tragarmen), welche zwischen sich und an den beiden anderen Enden je einen Halbparabelträger von etwa 90 m Stützweite aufnehmen, übersetzt. Unvergesslich wird allen diese leider nur auf eine Stunde bemessene Besichtigungszeit bleiben. Ueberwältigend war der Anblick; das Gesehene übertraf alle Vorstellungen und Erwartungen. Angesichts dieses erhabenen Kunstwerkes war es allen ein tief empfundenes Bedürfniss, dem kühnen Erbauer der Brücke, dem jetzigen Generaldirektor der Rumänischen Staatsbahnen Herrn von Saligny an dieser Stelle zu huldigen und ein kräftiges dreimaliges Hoch auf diesen genialen Techniker durchbrauste die Lüfte!

Weiter gings auf dem Schienenwege dem Schwarzen Meere zu; doch, bevor Constantza erreicht wurde, sollte sich

den Theilnehmern nochmals ein hochinteressantes Schauspiel darbieten: Eine Wasserfahrt mit der Eisenbahn! Die einstigen Berechnungen der Erbauer dieser Bahn waren in diesem für Rumänien so tückischen Jahre zu Schanden geworden; der Bahnkörper war auf dieser Strecke etwa 2 km lang völlig unter Wasser gesetzt; doch bot dies den wackeren Rumänen kein Betriebshinderniss, sie kannten die Zuverlässigkeit ihrer Bauwerke und „langsam aber sicher" durchschnitt der Eisenbahnzug die breite Wasserfläche.

Gegen 3 Uhr war Constantza erreicht. Nach eingehender Besichtigung der neuen Hafenbauten, deren Fertigstellung die respektable Summe von etwa 40 Millionen Lei erfordern wird, wurde eine kleine recht erfrischende Küstenwanderung am Schwarzen Meere unternommen und sodann auch noch eine halbe Stunde der Besichtigung der hochinteressanten Stadt, des einstigen Verbannungsorts des alten Ovid, geweiht. Wer zählt wohl die Zahl der Grüsse, die hier unter dem Denkmal Ovid's auf dem Marktplatze der Stadt mittelst der jetzt so modernen „Ansichts-Postkarten" an die Lieben daheim abgesandt wurden?

Bald nach 6 Uhr erfolgte die Rückfahrt. Die liebenswürdigen Gastgeber wussten die Eisenbahnfahrt wieder nach Kräften künstlich abzukürzen, indem alsbald die Theilnehmer des Ausfluges sich in den Restaurationswagen zum Diner in fröhlichster Stimmung zusammenfanden. Wohlbehalten und noch verhältnissmässig munter kehrte die Gesellschaft etwa gegen Mitternacht von dieser belehrenden Fahrt wieder nach Bukarest zurück.

Sonnabend, den 26. Juni, fanden sich die Abgeordneten wieder in früher Morgenstunde, diesmal zu ernster Arbeit, im Sitzungssaale zusammen; es galt noch drei Punkte der Tagesordnung zu erledigen und das Protokoll der Sitzung festzustellen. Etwa um 12 Uhr Mittags waren diese Arbeiten beendet. Der Vorsitzende des Ausschusses, Ministerialrath von Robitsek, dankte unter lebhafter Zustimmung der Versammlung noch einmal dem Herrn Minister und dem Generaldirektor der Rumänischen Staatsbahnen für den dem Ausschusse zu theil gewordenen ausserordentlich freundlichen Empfang und schloss hierauf die Sitzung.

Im Anschlusse hieran erfolgte die Abreise von Bukarest, aber noch nicht um der Heimath zuzueilen. Wiederum wurde ein Sonderzug bestiegen, der aber diesmal von einer Lokomotive geführt wurde, welche die kombinirte (Kohlen- und Petroleum-) Heizung zeigte, um durch die fruchtbare Walachische Tiefebene nach der Station Sinaia, jener wildromantischen Gegend am Fusse der Karpathen, zu fahren, von wo es mittelst der bereitstehenden Wagen hinaufging zum herrlich gelegenen Schloss, der Sommerresidenz des Königs und dem Lieblingsaufenthalt der „Carmen Sylva", der geistvollen und phantasiereichen Königin und Dichterin!

Nach einer Wanderung durch die Gemächer des Schlosses und dessen herrliche Parkanlagen musste — wie schwer auch manchem die Trennung von diesem schönen Punkt der Erde wurde — die Wagenrückfahrt nach der Station Sinaia angetreten werden.

In den Speisewagen des Sonderzuges, der sich nunmehr der Rumänischen Grenzstation Predeal zuwandte, wurden die Gäste noch einmal aufs festlichste bewirthet. Dann nahte in Predeal die Stunde des Abschiedes von den liebenswürdigen Rumänischen Kollegen.

Mancher wird noch eine anstrengende Fahrt bis zur Heimath gehabt haben, wo ihn vielleicht nach so langer Abwesenheit besonders reichliche Arbeit erwartet hat. Wie gross aber auch die Anstrengungen gewesen sein mögen, die Erinnerung an die schönen Tage in Rumänien werden allen, denen es vergönnt war, an jener Ausschusssitzung theilzunehmen, unvergesslich bleiben; denn mit grösserer Wärme, mit aufrichtigerer Herzlichkeit als hier ist gewiss selten irgendwo ein Ausschuss des Vereins empfangen worden. Mr.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 6,61 km lange Strecke Schieder-Blomberg der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Ferner wird die am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre zu übergebende 5,6 km lange Strecke Lemnitzhammer-Blankenstein (Saale) der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Gleichnamige Eisenbahnstationen. Zur Vermeidung von Verwechselungen hat die Endstation der Strecke Triptis-Blankenstein der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt die Bezeichnung Blankenstein (Saale) erhalten. Entsprechende Ergänzung des Verzeichnisses gleichnamiger Eisenbahnstationen (auf Seite 25) wird anheimgestellt.

Nähere Bezeichnung des Elbeumschlagplatzes Laube. Nach einer Mittheilung der Direktion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn hat dieselbe — um Irrungen vorzubeugen — angeordnet, dass die bisher üblich gewesene Bezeichnung „Kommerzielle Agentur Laube" in „Elbeumschlagplatz Laube der Oesterreichischen Nordwestbahn" abgeändert wird.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königlich Bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist die bisher zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Bahnstation V. Klasse Amselfing, an der Strecke Passau-Regensburg zwischen den Stationen Strasskirchen und Straubing gelegen, auch für den beschränkten Güterdienst — für Stückgüter bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen. Die Stationsnamen Szécseny an der Strecke Szombathely-Rum und Ludány an der Strecke Tótmegyer-Nagybélicz sind — nach Mittheilung der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen — in „Vas-Szécseny" bezw. „Nyitra-Ludány" abgeändert worden.

Ferner wurden — nach Mittheilung der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn — die Stationsnamen Jedlesee (transit) in „Jedlersdorf" und Hradisch in „Ungarisch Hradisch" abgeändert.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2590 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 30. d. Mts.).

Nr. 2599 vom 28. v. Mts. an sämmtliche am Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr betheiligten Vereinsverwaltungen, betreffend den Anhang zu dem Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2616 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Zurechnung einer schmalspurigen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Landes-Eisenbahnrath des Königreichs Sachsen.

Der am 1. d. Mts. zusammengetretene Eisenbahnrath erklärte sich in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der ständigen Tarifkommission mit der Detarifirung von Lumpen sowie von Häuten und Fellen einverstanden und sprach sich — gleichfalls in Uebereinstimmung mit den Kommissionsbeschlüssen — gegen die Aufnahme von Mehl und Mühlenfabrikaten sowie von Magerkäse in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter aus.

In betreff der in der letzten Sitzung der Tarifkommission behandelten Frage wegen Herabsetzung der Fracht für feuchten Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) vermochte der Eisenbahnrath dem zustimmenden Beschlusse der Kommission sich nicht anzuschliessen, sondern sprach sich gegen diese Ermässigung aus, indem er davon ausging, dass diese Maassnahme eine wesentliche Verschiebung der gegenwärtigen Absatzverhältnisse zur Folge haben und unter Umständen geeignet sein würde, der schon jetzt unter ungünstigen Verhältnissen arbei-

tenden Mitteldeutschen Holzstoffindustrie eine weitere empfindliche Schädigung zuzufügen.

Die Aufnahme von Quark in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter wurde — gleichfalls in Abweichung von den Beschlüssen der Tarifkommission — unter Hinweis darauf befürwortet, dass es sich hier um ein ebenso wichtiges als wohlfeiles Nebenprodukt des Molkereibetriebes handle, welches als Nahrungsmittel gerade für die ärmeren Bevölkerungsklassen eine hervorragende Rolle spiele.

Die Versetzung von Rohspiritus in den Spezialtarif I wurde im Hinblick auf die diesfalls zu erwartende Verschiebung in den Fabrikationsverhältnissen der Spritbranche nicht befürwortet, ebenso wenig ein Bedürfniss anerkannt für die Erstellung von Ausnahmetarifen für Rohspiritus vom Osten nach Mitteldeutschland.

Feststellung von Verlust und Beschädigung beförderter Güter.

Auf Anregung der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft hat die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin zur Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens bezüglich der Feststellung von Verlust und Beschädigung des beförderten Gutes — § 71 der Verkehrsordnung — für ihren Bezirk angeordnet, dass auf Verlangen der Empfänger von den Güterabfertigungsstellen in allen Verlust-, Hinderungs- und Beschädigungsfällen bei Wagenladungen, die von den Adressaten selbst entladen werden, der Schaden festgestellt und eine entsprechende Bescheinigung ausgestellt wird. Hierher gehören auch diejenigen Fälle, bei denen mit der Entladung des betreffenden Wagens ohne Beisein eines Angestellten der Bahn begonnen und die Beschädigung vor Eintreffen desselben ermittelt wird. Bei den grösseren Güterabfertigungsstellen werden die Namen derjenigen Beamten und ihrer Vertreter, welche zur Vornahme der erwähnten Feststellungen und zur Ausstellung der Bescheinigungen bestimmt sind, durch Aushang an geeigneter Stelle bekannt gemacht werden.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Hannover. Am 1. d. Mts. ist die von der Bahnstrecke Hameln-Altenbeken abzweigende, 6,6 km lange Neubaulinie Schieder-Blomberg für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr als vollspurige Nebenbahn in Betrieb genommen worden. Die an der genannten Strecke gelegene Station Blomberg ist für den Personen- und Gepäckverkehr, den gesammten Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr sowie für die Beförderung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Leichen mit der Einschränkung eingerichtet, dass die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffsendungen daselbst ausgeschlossen ist.

Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn. Die 5 km lange Strecke Hohenhameln-Equord (Theilstrecke der Nebenbahn Hildesheim-Hämelerwald) mit den Stationen Beckum-Stedum und Equord ist am 9. Juni d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn. Am 1. d. Mts. ist die 25,61 km lange Strecke Mühlhausen-Ebeleben auch für den Güterverkehr eröffnet worden. Die Stationen Rockensussra, Mehrstedt und Oesterkörner dienen nur dem Wagenladungsverkehr, die Stationen Ebeleben, Schlotheim, Körner, Grabe, Bollstedt und Mülhausen i. Th. dagegen dem gesammten Güterverkehr. Fahrzeuge, zu deren Ver- bezw. Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, werden nur in Ebeleben, Schlotheim und Mühlhausen i. Th. abgefertigt.

Elektrische Privatlokalbahn Bad Aibling-Feilenbach. Am 29. Mai d. J. wurde die in Bad Aibling an die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen anschliessende, elektrisch betriebene, vollspurige 12,2 km lange Privatlokalbahn Bad Aibling-Feilenbach mit den Abfertigungsstellen Willing, Berbling, Dettendorf, Au b. Aibling, Lippertskirchen und Feilenbach für den allgemeinen Verkehr (ausgenommen Expressgut und Fahrzeuge) eröffnet. Sendungen nach den Abfertigungsstellen der Privatbahn werden mit direkten Frachtbriefen angenommen (vergl. Bekanntmachung in Nr. 49 S. I d. Ztg.).

Kleinbahn Kiel-Schönberg. Nach einer Mittheilung der Betriebsabtheilung Altona der Gesellschaft mit b. H. Lenz & Co. ist die Eröffnung des Betriebes der, der gleichnamigen Aktiengesellschaft gehörenden, dem Kleinbahngesetze vom 28. Juli 1892 unterliegenden, 22,1 km langen vollspurigen Kleinbahn Kiel-Schönberg mit den Stationen Kiel Staatsbahnhof, Ellerbek (ab Kiel Staatsbahnhof 5,4 km), Klausdorfer Weg (6,2 km), Wellingsdorf (7,0 km), Schönkirchen (10,1 km), Landgraben (11,6 km), Hagen i. H. (15,2 km), Probsteierhagen (16,0 km), Passade (18,1 km), Tiefbergen (19,8 km) und Schönberg i. H. (22,1 km) für den gesammten Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr zum 7. d. Mts. in Aussicht genommen. Die Stärke des Oberbaues der Kleinbahn, die in Kiel in das Geleis des Bahnhofs der Preussischen Staatsbahn einläuft, lässt den unbeschränkten Uebergang der Fahrzeuge der Hauptbahnen zu. Die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Sämmtliche Stationen sind für den Personenverkehr eingerichtet. Der Güterverkehr ist theilweise beschränkt und zwar können nach Ellerbek, Klausdorfer Weg und Passade Stück- und Wagenladungsgüter nicht befördert werden, während Landgraben nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet ist. Sämmtliche Zuschriften, welche Betrieb und Verkehrsangelegenheiten der Kleinbahn betreffen, sind an die Betriebsabtheilung Altona der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co. in Altona zu richten.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bühlerthalbahn. Am 26. Juni d. J. ist die Haltestelle Altschweier für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Ausgeschlossen sind jedoch Fahrzeuge, welche sich nur von der Stirnseite des Wagens aus verladen lassen.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Für das Jahr 1896/97 gelangt nach dem Beschlusse der am 30. Juni d. J. stattgehabten Generalversammlung sowohl für die Prioritäts-Stammaktien als auch für die Stammaktien eine Dividende von 4,5 % zur Vertheilung.

Crefelder Eisenbahn.

Auf der Tagesordnung der am 24. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung steht neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen die Beschlussfassung über die Beschaffung des für Betriebsmittel und Bahnerweiterungen erforderlichen Bedarfs von etwa 400 000 ℳ.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Der Ueberschuss des Jahres 1896/97 beziffert sich auf 29 634 ℳ. Von demselben gelangt nach dem Beschlusse der Generalversammlung eine Dividende von 4,5 % an die Vorzugsaktien Litt. A zur Vertheilung.

Hoyaer Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht weist das Jahr 1896/97 sowohl in finanzieller Hinsicht, als auch in den Verkehrsverhältnissen, welche mit zu den stärksten seit dem Bestehen der Bahn gehören, günstige Resultate auf.

In dem Berichtsjahre betrugen die Gesammteinnahmen 67 910 ℳ. (gegen das Vorjahr mehr 3 605 ℳ.), die Gesammtausgaben, einschliesslich der persönlichen Gewinnantheile des Vorstands, der Baarrücklagen in den Erneuerungs- und die Reservefonds I und II sowie der Tilgung und Verzinsung der Anleihe 51 034 ℳ., in welcher Summe 10 273 ℳ. Ausgaben für Rechnung des Erneuerungsfonds enthalten sind. Die wirklichen Betriebsausgaben einschliesslich der gesetzlichen Rücklagen usw. betrugen 49 032 ℳ. Es kann mithin der Generalversammlung ein reiner Ueberschuss von 18 878 ℳ. (gegen 20 968 ℳ. im Vorjahre) zur Verfügung gestellt werden, welcher zur Vertheilung einer Dividende von 3,5 % für die Prioritäts-Stammaktien, 2,5 % für die Stammaktien — gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 8. August 1892 — sowie zur Tilgung von 10 800 ℳ. auf die Umbaukosten, ferner zur Zahlung von 200 ℳ. Eisenbahnsteuer und einem Vortrage auf neue Rechnung von 77,87 ℳ. ausreicht.

Westfälische Landes-Eisenbahngesellschaft.

Der Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1896/97 erwähnt den Bau der Nebeneisenbahnen von Beckum nach Lippstadt, von Soest über Belecke nach Brilon und von Beckum-Ennigerloh nach Warendorf. Die Bau- und Betriebsgenehmigung ist unter gleichzeitiger Abänderung der Firma der Gesellschaft in „Westfälische Landes-Eisenbahngesellschaft“ im Dezember 1896 ertheilt worden. Das Grundkapital wurde, wie bereits im Vorjahre gemeldet, von 1 500 000 ℳ. auf 8 724 000 ℳ. erhöht. Während des Berichtsjahrs hat eine Erweiterung der Betriebsstrecke nicht stattgefunden. Der Personenverkehr ist unbedeutend gestiegen, der Güterverkehr hingegen unwesentlich zurückgegangen. Die gesammten Einnahmen betrugen 261 937 ℳ. (hiervon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 71 793 ℳ. und auf den Güterverkehr 161 788 ℳ.), die Ausgaben 167 555 ℳ. (davon entfallen auf den Erneuerungsbestand 27 729 ℳ.), mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 122 141 ℳ. und nach Abzug der Rücklagen in die Erneuerungs- und Reservefonds ein Reingewinn von 100 085 ℳ., der folgende Verwendung finden soll: Anleihezinsen 11 900 ℳ., Eisenbahnsteuer 2 368 ℳ., Rücklage in den Reservefonds B 4 148 ℳ., Gewinnantheil des Vorstands 5 806 ℳ., 5 (5,2) % Dividende an beide Aktiengattungen 75 000 ℳ., Vortrag auf neue Rechnung 803 ℳ.

Fahrgeldermässigungen im Sächsischen Binnenverkehre.

Mit dem 1. d. Mts. sind im Sächsischen Binnenverkehre Fahrgeldermässigungen in Kraft getreten in der Weise, dass für Entfernungen bis einschliesslich 20 Tarifkm die Preise der

einfachen Fahrkarten für Schnell- und Personenzüge, der gewöhnlichen Rückfahrkarten und der Ergänzungskarten zum grösseren Theile herabgesetzt worden sind. Die bisherigen Mindestfahrpreise für einfache Fahrt in II. und III. Klasse von 30 und 25 ₰ wurden auf 15 und 10 ₰, und für Hin- und Rückfahrt von 40 und 30 ₰ auf 20 und 15 ₰ herabgesetzt. Der nächst höhere Fahrpreis stellt sich künftig noch billiger als der bisherige Mindestfahrpreis und zwar bei einfacher Fahrt auf 25 und 15 ₰, bei Hin- und Rückfahrt auf 30 und 20 ₰.

Ausnahmetarife.

Der Bezirks-Eisenbahnrath der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg hielt am 26. Juni d. J. in Königsberg eine Sitzung ab. Der Antrag, die Gültigkeitsdauer des für Torfstreu und Torfmüll für die Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Posen und Pommern östlich der Oder mit der Geltung bis zum 1. September 1897 bewilligten Ausnahmetarifes bis zum 1. Mai 1902 zu verlängern, fand einstimmige Annahme. Die Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektion Königsberg, die Frachtsätze für Getreide von Ostpreussischen Stationen nach den Seehäfen unter Beibehaltung des Staffeltarifs, bei einem Einheitssatz von 4,5 ₰ für das Tonnenkilometer, mindestens um die Hälfte herabzusetzen und mit den betheiligten Staatsbahnen darüber in Verhandlung zu treten, wurde mit einer Mehrheit von nur 2 Stimmen angenommen.

Eisenbahnen der Firma Lenz & Co.

Seit dem 15. Juni d. J. ist die Betriebsführung der Blekeder Kreisbahn und der Boizenburger Stadt- und Hafenbahn an die Betriebsabtheilung Altona der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. übergegangen, an die alle sich auf Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten beziehenden Zuschriften zu richten sind.

Kleinbahnprojekte.

Eine Gesellschaft beabsichtigt, eine schmalspurige, elektrisch zu betreibende Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Grünau über Cöln (Cöpenick) und Adlershof nach Alt- und Neu-Glienicke mit einem Umschlagplatz für Wasserfrachten herzustellen.

Der Mühlenbesitzer Schucht zu Walsburg plant den Bau einer vollspurigen, elektrischen Kleinbahn mit oberirdischer Stromzuführung von Ziegenrück über Walsburg nach Schleiz.

In der Uckermark wird der Bau einer schmalspurigen Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr vom Fährkrug bei Templin über Herzfelde, Wichmannsdorf, Berkholz, Naugarten und Wittstock nach Strasburg U.-M. geplant.

Vom Kreise Gelnhausen wird eine vollspurige Kleinbahn von Wächtersbach nach Birstein gebaut werden.

Die Ingenieure Heuser und Schrader in Köln beabsichtigen, eine schmalspurige, mit Lokomotiven zu betreibende Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr zu bauen von Bendorf am Rhein über Mühlhofen, Sayn, Isenburg, Kausen, Breitenau, Deesen und Ellenhausen nach Selters mit Abzweigungen von Ellenhausen einerseits nach Wirges, andererseits nach Wölferlingen.

Der Obertaunuskreis und der Kreis Höchst a/M. planen den Bau einer mit Lokomotiven zu betreibenden Kleinbahn von Höchst a/M. nach Königstein.

Strassenbahnen.

Lahrer Strassenbahn. Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht hat das Jahr 1896/97 sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr eine Zunahme des Verkehrs gebracht. Die Betriebseinnahmen betrugen 96 843 ℳ, die Betriebsausgaben 91 195 ℳ, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 5 648 ℳ und nach Abzug der aufzuwendenden Schuldverschreibungszinsen und Rücklagen ein Einnahmeausfall bezw. Verlust von 17 691 ℳ gegen 20 933 ℳ im Vorjahre.

Tagegelder für Dienstreisen.

Einen Beschluss, welcher besonders für Eisenbahnbeamte interessant sein dürfte, hat das Königlich Sächsische Gesammtministerium gefasst. Danach sollen künftig bei Dienstreisen, die sich auf einen mehrere Tage umfassenden Zeitraum erstrecken — wenn in den letzteren Sonn- oder Feiertage fallen, an denen keine Dienstgeschäfte vorgenommen werden können — für diese Tage die gesetzlichen Tagegelder verrechnet werden, gleichviel ob der auf der Dienstreise befindliche Beamte während des Sonn- und Feiertages an dem Orte, wo er bis zum vorangehenden Werkeltage dienstlich thätig war, verbleibt, oder ohne dienstliches Interesse eine sogenannte Zwischenreise nach seinem Wohnort unternimmt.

Der Seeverkehr in den Deutschen Hafenplätzen im Jahre 1895.

Nach einer in dem letzten „Vierteljahrsheft zur Statistik des Deutschen Reichs" gegebenen Uebersicht über den Seeverkehr in den Deutschen Hafenplätzen im Jahre 1895 sind in diesen Häfen (das Deutsche Küstengebiet als ein Ganzes betrachtet) im Jahre 1895: 133 830 Schiffe mit einem Nettoraumgehalt von 30 468 749 Reg.-Tons zu Handelszwecken ein- und ausgegangen, woraus sich gegen das Vorjahr eine Abnahme um 9 588 Schiffe (6,7 %) und um 1 262 142 Reg.-Tons (4,0 %) ergibt. Im Jahre 1875 hatte die Summe aller im Deutschen Reich ein- und aller ausgelaufenen Schiffe 87 558 mit 12 722 710 Reg.-Tons Raumgehalt betragen; seitdem hat also die Schiffszahl eine Vermehrung um 52,8 %, der Raumgehalt sogar eine solche um 139,5 % erfahren. Die eingetretene bedeutende Verkehrssteigerung ist durch die immer reger sich gestaltende Thätigkeit der Dampfschifffahrt herbeigeführt worden, welche die Segelschifffahrt mehr und mehr verdrängt. Während im Jahre 1875 im ganzen 17 189 Dampfer mit einem Raumgehalt von 7 182 061 Reg.-Tons netto im Deutschen Küstengebiet ein- oder ausgegangen sind, stellte sich die entsprechende Zahl im Jahre 1895 auf 65 970 mit 26 124 133 Reg.-Tons; der Dampferverkehr hat sich also während der Zwischenzeit etwa vervierfacht. Dagegen ist der Segelschiffsverkehr von zusammen 70 369 angekommenen und abgegangenen Schiffen mit 5 540 649 Reg.-Tons Raumgehalt im Jahre 1895 auf 67 860 Schiffe mit 4 344 616 Reg.-Tons im Jahre 1895 zurückgegangen.

Der Gesammtverkehr der angekommenen und abgegangenen Schiffe bezifferte sich 1895 im Ostseegebiet auf 56 301 mit 10 475 248 Reg.-Tons Raumgehalt gegen 59 326 Schiffe mit einem Laderaum von 10 636 797 Reg.-Tons im Jahre 1891. Der weitaus grösste Theil davon, nämlich 52,7 % von der Zahl und 74,5 % von dem Raumgehalt aller im Jahre 1895 im Ostseegebiet ein- und ausgelaufenen Schiffe, entfiel auf den Verkehr mit dem Auslande. Der Verkehr der Deutschen Ostseehäfen unter sich betrug der Zahl nach 43,7 % und dem Raumgehalt nach 21,9 % der Gesammt-Schiffsbewegung des Ostseegebietes, während der Verkehr mit den Deutschen Nordseehäfen nur 3,6 % und 3,6 % davon ausmachte. Im Nordseegebiet erreichten im Jahre 1895 alle ein- und ausgegangenen Schiffe zusammen eine Zahl von 77 778 Schiffen mit einem Gesammt-Raumgehalt von 20 062 331 Reg.-Tons netto gegen 74 381 Schiffe mit 18 396 475 Reg.-Tons im Jahre 1891. Nach der Schiffszahl kamen davon im Jahre 1895 auf den Verkehr der Deutschen Nordseehäfen unter sich 67,9 %, auf den Verkehr mit ausserdeutschen Häfen 29,6 % und auf den Verkehr mit Deutschen Ostseehäfen 2,5 %; nach dem Raumgehalt aller angekommenen und abgegangenen Schiffe entfielen aber 80,5 % auf den Verkehr mit ausserdeutschen Häfen, 17,6 % auf denjenigen der Deutschen Nordseehäfen unter sich und 1,9 % auf den mit den Deutschen Ostseehäfen.

Oberschlesische Eisenbahnbedarfs-Aktiengesellschaft.

Die ausserordentliche Generalversammlung genehmigte die von den Gesellschaftsorganen vorgeschlagene allmähliche Erhöhung des Grundkapitals um 3 600 000 ℳ.

Die Regulirung des Ober-Rheines

ist im letzten Jahre ein wesentliches Stück insofern vorgeschritten, als nunmehr das Projekt des Grossherzoglichen Ober-Baudirektors Honsell zum Abschluss gelangt ist. Im wesentlichen erstreckt es sich auf folgende Punkte: Es soll durch Einbau von Buhnen (Querbauten) und zum Theil auch von Leitwerken (Parallelwerken) innerhalb des breiteren, durch die Rhein-Korrektion hergestellten Hochwasserbettes ein engeres Niederwasserbett geschaffen werden, das auch bei geringeren Wasserständen der Grossschifffahrt dauernd einen Fahrraum von hinlänglicher Breite — bis hinauf zur Murgmündung 92 m, von da bis Strassburg 88 m — in einer Tiefe von 2 m bietet. Der Kostenaufwand für die Ausführung des ganzen Planes ist auf etwa 10 500 000 ℳ berechnet, wovon 3 300 000 ℳ auf die Badisch-Bayerische und 7 200 000 ℳ auf die Badisch-Elsässische Stromstrecke entfallen. Für die erste Anlage der Niederwasserrinne sind 9 Jahre, für den weiteren Ausbau 5 Jahre in Aussicht genommen, sodass das ganze Unternehmen in 14 Jahren vollständig durchgeführt sein würde. Zunächst wird nun der Plan von den Regierungen der drei Uferstaaten einer eingehenden Prüfung unterzogen werden; alsdann müssen weitere Verhandlungen darüber stattfinden, ob die den Zwecken der Grossschifffahrt dienende Rheinregulirung bis hinauf nach Strassburg auf der Grundlage des Honsell'schen Vorschlages auszuführen sei und wie sich die einzelnen Staaten an dem Bau und dem Kostenaufwand zu betheiligen hätten. Bis zur Fertigstellung des ganzen Werkes wird daher unter allen Umständen noch eine längere Reihe von Jahren vergehen.

Siemens & Halske, Aktiengesellschaft.

Die Inhaber und Kommanditisten der seit dem Jahre 1847 bestehenden Firma Siemens & Halske haben ihrem Unternehmen die Form einer Aktiengesellschaft unter dem Namen „Siemens & Halske, Aktiengesellschaft" gegeben. Das Aktienkapital der die Fabriken in Berlin, Charlottenburg und Wien umfassenden Gesellschaft beträgt 35 000 000 ℳ und ist von den bisher an der Kommanditgesellschaft betheiligten Mitgliedern der Familie Siemens übernommen worden.

Aus Belgien.

Eisenbahnverstaatlichung.

Die Regierung hat den Kammern 2 Gesetzentwürfe vorgelegt, von denen der eine die Verstaatlichung der Grossen Centralbahn und der Lüttich-Limburger Bahn, der andere die Verstaatlichung der Antwerpen-Genter und Eecloo-Genter sowie die Uebernahme des Betriebes der Eecloo-Brügger Eisenbahn betrifft. Aus den Begründungen ist folgendes mitzutheilen:

A. Grosse Belgische Centralbahn.

Bei den gepflogenen Unterhandlungen verlangte die Preussische Regierung eine Entschädigung für den Betrieb der Strecke von Aachen bis zur Niederländisch-Preussischen Grenze. Die Französische Regierung erklärte, dass sie die Französische Strecke von Vireux bis zur Belgischen Grenze nicht verstaatlichen würde, aber nichts dagegen hätte, wenn die Ostbahngesellschaft sie übernähme. Nach langen Unterhandlungen mit der Preussischen Regierung einigte man sich über den Betrag von 2 000 000 ℳ, der von der Belgischen an die Preussische Regierung als Entschädigung für die durch den Betrieb der Strecke Aachen-Niederländische Grenze verursachten Mehrausgaben zu zahlen ist; die Grosse Centralbahn betheiligt sich an der Bezahlung dieser Summe mit 1 000 000 Frcs. Nach dem Vertrage vom 23. April d. J. ist der Verstaatlichungspreis für die Niederländischen Strecken der Grossen Centralbahn auf die Höchstsumme von 13 000 000 Frcs., die vom 1. Januar d. J. bis zum Tage der Zahlung dieses Kapitals zu verzinsen ist, festgesetzt. Die Uebertragung der Strecke Vireux-Belgische Grenze (etwa 2 km) an die Französische Ostbahn wurde durch einen zwischen dieser und der Eisenbahngesellschaft Entre Sambre et Meuse geschlossenen Vertrag geregelt; der Preis für diese Uebergabe besteht in einer bis zum Ablauf der Konzession zu leistenden Jahreszahlung von 20 000 Frcs., doch steht diese Entschädigung auf Grund des Verstaatlichungsvertrages mit der Grossen Centralbahn dem Belgischen Staate zu. Dieser Vertrag ist übrigens von der Hauptversammlung der Französischen Ostbahngesellschaft am 28. Mai d. J. genehmigt worden; diese hat zugleich einen mit der Französischen Regierung geschlossenen Vertrag genehmigt, durch den die genannte Strecke in das Netz von allgemeinem Interesse einverleibt und die am 8. Mai 1939 ablaufende Konzession bis zum 26. November 1954 verlängert wird.

Durch Art. 3 des Gesetzentwurfs wird die Belgische Regierung ermächtigt, 3 % Schuldverschreibungen im Gesammt-Nennbetrage von 196 198 697 Frcs., den Gesammt-Verstaatlichungspreis für die Grosse Centralbahn und die Lüttich-Limburger Bahn, auszugeben. Nun sind von den Niederlanden an Belgien im ganzen 28 409 032 Frcs. zu erstatten, die von dem Verstaatlichungspreis in Abzug kommen müssten. Wenn die Regierung gleichwohl um die Genehmigung zur Ausgabe von Schuldverschreibungen bis zur Höhe des Gesammtpreises nachsucht, so geschieht es aus dem Grunde, weil die Zahlung in Werthpapieren erfolgen soll und der Staatsschatz demnach weder die später von den Niederlanden einzuziehenden, noch die bereits erhaltenen Summen darauf verwenden kann. Um die sichergestellte Schuld von dem auszugebenden Kapitalüberschuss, also 28 409 032 Frcs., zu entlasten, wird die Regierung die durch Anleihen zu deckenden Ausgaben der nächsten ausserordentlichen Haushalte entsprechend herabsetzen. Art. 9 des Entwurfs genehmigt die Verstaatlichung: 1. der Linie St. Trond-Hasselt, bezüglich deren der Konzessionsgesellschaft 2 Jahre zuvor Nachricht gegeben werden muss, 2. der Strecke Lüttich-Niederländische Grenze der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

Nach der am 31. Dezember 1895 festgestellten Ziffer schuldete der Staat der Grossen Centralbahn am 1. Januar 1896 auf Grund der Verstaatlichung 265 615 000 Frcs. und ausserdem den durch Sachverständige zu ermittelnden Werth der Vorräthe; in dieser Summe sind enthalten 32 390 000 Frcs. als Preis der Linie Antwerpen-Rotterdam und 22 000 000 Frcs. als Preis der Betriebsmittel und Ausstattung, so dass 211 225 000 Frcs. verbleiben. Die dem Staate von der Grossen Centralbahn für 1896 geschuldete Entschädigung beträgt: 1. eine Jahresrate (Verzinsung und Tilgung des Kapitals von 211 225 000 Frcs. in 60 Jahren) = 7 632 184 Frcs., 2. 3 % Verzinsung des Preises für Betriebsmittel und Ausstattung = 660 000 Frcs., im ganzen also 8 292 184 Frcs. Dagegen schuldet der Staat der Grossen Centralbahn 1. den Gesammt-Verstaatlichungspreis mit 265 615 000 Frcs. und 2. die 3 % Verzinsung eines Kapitals von 233 225 000 Frcs. (nämlich 265 615 000 — 32 390 000 Frcs.) mit 6 996 750 Frcs., zusammen also 272 611 750 Frcs.; hiervon kommt der oben genannte Betrag von 8 292 184 Frcs. in Abzug, so dass am 1. Januar d. J. 264 319 566 Frcs. vom Staate an die Grosse Centralbahn zu zahlen waren.

B. Lüttich-Limburger Eisenbahn.

Bei den Verhandlungen zwischen der Belgischen und Niederländischen Regierung waren von vornherein beide darüber einverstanden, dass sie die auf ihren bezüglichen Gebieten liegenden Strecken der Lüttich-Limburger und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn übernehmen. Bezüglich der Lüttich-Limburger Bahn, welche 2 Strecken umfasst, nämlich die Niederländisch-Belgische Strecke Hasselt-Eindhoven und die Belgische Strecke Hasselt-Lüttich-Flémalle, hat die Konzessionsgesellschaft der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen den Betrieb ihrer Strecken überlassen. Die Niederländische Gesellschaft hat die Verpflichtung, die Strecken zu betreiben, die Ergänzungsarbeiten auszuführen und der Konzessionsgesellschaft Entschädigungen zu zahlen, deren Mindestbetrag auf 450 908 Frcs. für die Strecke Hasselt-Eindhoven und auf 600 875 Frcs. für die Strecke Hasselt-Lüttich-Flémalle festgesetzt ist, wozu ein Antheil an der 17 200 Frcs. übersteigenden kilometrischen Betriebseinnahme kommt. Bezüglich der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn wird die Verstaatlichung gemäss dem Bedingnissheft ausgeführt werden, nachdem sich die Belgische mit der Niederländischen Regierung über die gleichzeitige Verstaatlichung verständigen sollen; die Verstaatlichung kann erst nach 20 Betriebsjahren erfolgen. Der durchschnittliche jährliche Reinertrag der 5 besten unter den der Verstaatlichung vorangehenden letzten 7 Jahren wird zu 5 % kapitalisirt und der so erhaltenen Summe eine Prämie von 15 % zugefügt.

Der Verstaatlichungspreis für die Niederländische Strecke der Lüttich-Limburger Bahn (Hasselt-Eindhoven) ist auf 3 000 000 Frcs. festgesetzt, eine Summe, die vom 1. Januar 1896 ab bis zur Auszahlung des Kapitals mit 3 % zu verzinsen ist. Für die Verstaatlichung der Niederländischen Strecke der Lüttich-Mastrichter Bahn ist der Höchstpreis auf 3 000 000 Frcs. festgesetzt. Der Gesammt-Verstaatlichungspreis für die Lüttich-Limburger Bahn wurde unter Zugrundelegung der ihr von der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen gezahlten Entschädigungen berechnet, und zwar ging man von dem von der Gesellschaft in den 5 besten unter den letzten 7 Jahren erhobenen durchschnittlichen jährlichen Reinertrag aus. Für die Niederländische Strecke, deren Verstaatlichung gesetzmässig nach 20 Betriebsjahren beschlossen werden kann, ist der Preis berechnet worden, indem man den durchschnittlichen Reinertrag der genannten 5 Jahre mit 20 vervielfältigte und eine Prämie von 15 % hinzufügte. Der Preis der Belgischen Strecke ist durch Kapitalisirung der Anzahl Jahresraten, welche der Konzessionsinhaber erhalten würde, wenn er im Genuss der Konzession bliebe, berechnet worden; diese Kapitalisirung ist zum Satze von 3 % erfolgt und durch eine Prämie von 15 % erhöht. Die der Lüttich-Limburger Gesellschaft zustehende Summe beläuft sich auf 37 903 000 Frcs., wovon der Staat 27 668 500 Frcs. zurückbehält, um die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen der Gesellschaft zu bestreiten; das der Gesellschaft zu zahlende Kapital beträgt also 10 234 500 Frcs. mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1896 ab.

Für die Niederländische Strecke ist der Ertrag festgesetzt worden nach Verhältniss ihrer Länge zur Gesammtlänge, also $450\,908{,}16 \times \frac{17{,}572 \text{ km}}{42{,}388 \text{ km} + 17{,}572 \text{ km}} = 132\,144$ Frcs. Das Verstaatlichungskapital beträgt also 132 144 Frcs. × 20 unter Hinzufügung von 15 % des Ergebnisses, also 3 039 313 Frcs. Für die Belgischen Strecken ergibt sich der Ertrag aus dem Unterschied zwischen dem durchschnittlichen Gesammtertrag und demjenigen der Holländischen Strecke, also 1 244 341 Frcs. — 132 144 Francs = 1 112 197 Frcs. Da die Belgischen Konzessionen noch 59,8986301 Jahre zu laufen haben, so ist ihr Verstaatlichungspreis durch eine gleiche Anzahl Jahresraten von 1 112 197 Frcs., zu 3 % kapitalisirt und um eine Prämie von 15 % erhöht, berechnet worden und ergibt 35 375 787 Frcs.; hierzu kommen 3 039 313 Frcs. für die Niederländische Strecke, also im ganzen 38 415 100 Frcs. Hiervon sind abzuziehen: 1. der Werth von 59,8986301 Jahresraten von 1 328,86 Frcs. als Entschädigung für Mitbenutzung des Gemeinschaftsbahnhofs Ans sowie der zur Linie Namur-Lüttich gehörigen Grundstücke zwischen Flémalle-Grande und Flémalle-Haute = 36 777 Frcs., 2. der der Lüttich-Limburger Bahn zufallende Antheil an den Anlagekosten der Gemeinschaftsbahnhöfe Flémalle-Haute und Flémalle-Grande = 314 165 Frcs., 3. für Grenzfestsetzung von Ländereien, Ablösung von Dienstlasten usw., 139 km zu 350 Frcs. = 48 650 Frcs., 4. behufs Erstattung der der Belgischen Regierung auf Grund der Zinsengewähr noch geschuldeten Summe ausschliesslich der für 1895 zu übergebenden Summe = 112 410 Frcs., im ganzen also 512 002 Frcs. Es bleiben also an die Lüttich-Limburger Bahn 37 903 098 Frcs. zu zahlen.

C. Antwerpen-Genter Eisenbahn.

Wenn schon im allgemeinen eine vom Staate betriebene Bahn dem Publikum mehr Vortheile bietet, als wenn sie sich in den Händen einer Privatgesellschaft befindet, so rechtfertigt sich die Einverleibung einer Eisenbahn in das Staatsbahnnetz um so mehr, wenn es sich um eine Bahn handelt, die unter Bedingungen hergestellt ist, welche nicht vollständig den Anforde-

rungen von Handel und Industrie entsprechen; dies ist der Fall mit der 1842 konzessionirten und mit einer Spurweite von 1,10 m hergestellten Eisenbahn von Antwerpen über St. Nicolas und Lokeren nach Gent. Im Besitze einer weniger breiten Spurweite als die allmählich in der Gegend hergestellten Linien, konnte diese Bahn an keine andere angeschlossen werden, blieb vollständig vereinzelt und endigt ausserdem in einer Sackgasse am linken Scheldeufer bei Antwerpen. Da diese Lage den Nachtheil der Güterumladung im Gefolge hat, so war sie ein grosses Hinderniss für die Verkehrsentwickelung der Antwerpen-Genter Bahn. Die Umwandelung der Bahn mit oder ohne Anschluss an die Geleise des rechten Scheldeufers in Antwerpen ist bereits von der Konzessionsgesellschaft in Aussicht genommen worden, aber ihr Antrag, dessen Prüfung übrigens durch die Frage der Herstellung einer Scheldebrücke verzögert wurde, konnte wegen des Schadens, der sich daraus für die Staatsbahnen ergeben hätte, nicht genehmigt werden, denn augenscheinlich würde ein Theil von deren Verkehr auf die Antwerpen-Genter Bahn übergehen, wenn diese die Vollspur erhielte und an die Staatsbahnen in Gent und Antwerpen vermittelst einer Scheldebrücke angeschlossen würde. Selbst wenn dieser Plan auf die Umwandelung des Geleises und auf den Anschluss in Gent beschränkt würde, wäre der Staat in der Folge sicherlich fortwährenden Anträgen wegen des Baues der fraglichen Brücke ausgesetzt. Die Verstaatlichung der Bahn wird der Regierung gestatten, die beiden Scheldeufer ohne Befürchtung eines Wettbewerbes zu verbinden. Selbst aus dem einfachen Anschluss in Gent würde sich ein gefährlicher Mitbewerb seitens der Antwerpen-Genter Bahn und der Linie Gent-Brügge über Eecloo ergeben.

Diese Erwägungen haben die Regierung bestimmt, die Antwerpen-Genter Bahn durch Vertrag vom 31. Dezember 1896 zu verstaatlichen, und zwar unter folgenden Bedingungen: 1. Der Staat übernimmt die Verzinsung und Tilgung der Vorzugs-Antheilscheine und Schuldverschreibungen der Gesellschaft. 2. Die durchschnittliche Reineinnahme der 5 besten unter den letzten 7 Jahren, vermehrt um eine Prämie von 15 % und vermindert um die zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und Vorzugs-Antheilscheine der Gesellschaft erforderliche Summe wird für die noch laufende Dauer der Konzession kapitalisirt und der Gesellschaft übergeben. 3. Die Gesellschaft erhält den Werth der Betriebsmittel und Vorräthe. Der Reinertrag belief sich 1888 auf 463 051 Frcs., 1889 auf 527 724 Francs, 1890 auf 473 397 Frcs., 1891 auf 477 760 Frcs., 1892 auf 530 293 Frcs., 1893 auf 526 865 Frcs. und 1894 auf 650 546 Frcs. Der durchschnittliche Reinertrag der 5 besten unter diesen 7 Jahren berechnet sich auf 542 625 Frcs. und wird vermehrt um 81 394 Frcs. Prämie. Von der 624 019 Frcs. betragenden Summe kommen 269 825 Frcs. zur Verzinsung und Tilgung der Vorzugs-Antheilscheine und Schuldverschreibungen in Abzug. Die verbleibenden 354 194,70 Frcs. in $41^{7}/_{12}$ Jahresraten zu 3 % kapitalisirt ergeben 8 552 615 Frcs., die Betriebsmittel sind auf 956 250 Frcs., die Vorräthe auf 178 436 Frcs. geschätzt. Von der sich ergebenden Summe von 9 487 301 Frcs. behält aber der Staat 15 000 Frcs. zur Ablösung von Lasten, wegen Mangel von Grunderwerbskosten usw. ein, so dass 9 472 301 Frcs. auszuzahlen bleiben. Rechnet man hierzu die 12 726 Vorzugs-Antheilscheine sowie die Schuldverschreibungen der Gesellschaft, deren Verzinsung und Tilgung der Staat übernimmt = 6 363 000 Frcs., so ergibt sich ein Gesammt-Verstaatlichungspreis von 15 835 300 Frcs.

D. Eecloo-Genter Eisenbahn.

Die Verstaatlichung der Eecloo-Genter Bahn bietet folgende Vortheile: Der Wettbewerb dieser Bahn mit den Staatsbahnen hört auf; der Staat vereinigt alle Eisenbahnanlagen von Gent in seinen Händen, sodass die Vorarbeiten für den Bau des Anschlusses der Antwerpen-Genter Bahn und für die Herstellung des zur besseren Bedienung der Seeanlagen von Gent bestimmten Bahnhofs erleichtert werden; die Vereinheitlichung der Tarife kann fortgesetzt werden; endlich machen die Bedeutung der Industrie in der Gegend von Eecloo sowie die Entwickelung des Handelsverkehrs, welche der Hafen von Brügge herbeiführen wird, diese Uebernahme für den Staatsschatz vortheilhaft. Die Verstaatlichung der Eecloo-Genter Bahn ist ebenso wie diejenige der Antwerpen-Genter Bahn im Bedingnissheft nicht vorgesehen.

Die Verstaatlichungsbedingungen, über die man sich geeinigt hat, sind folgende: 1. Die Regierung übernimmt die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen der Gesellschaft. 2. Die Regierung bezahlt an die Gesellschaft: a) den durchschnittlichen Reinertrag der 5 günstigsten unter den letzten 7 Jahren bis 1895 nach Abzug der Lasten für die Schuldverschreibungen, aber unter Hinzufügung einer Prämie von 15 % und für die noch laufende Dauer der Konzession zum Satz von 3 % kapitalisirt, b) den durch Sachverständige abzuschätzenden Werth der Betriebsmittel, Ausrüstung und Vorräthe. Die Reineinnahmen der 5 günstigsten Jahre beliefen sich: 1891 auf 243 975 Frcs., 1892 auf 257 732 Frcs., 1893 auf 263 018 Frcs., 1894 auf 282 907 Frcs. und 1895 auf 267 636 Frcs. Der Durchschnitt beträgt 263 053 Frcs.; hiervon sind 90 542 Frcs. zur Versinsung und Tilgung der am 1. Januar d. J. noch im Umlauf befindlichen 4 779 Schuldverschreibungen in Abzug zu bringen. Der Rest von 172 511 Frcs. erhöht sich durch 1 725 Francs Verzugszinsen auf 174 236,38 Frcs. und dieser Betrag für $54^{1}/_{2}$ Jahre zu 3 % kapitalisirt ergibt 4 647 937 Frcs.; hierzu kommt die Prämie von 15 % mit 697 191 Frcs., sodass die Gesellschaft im ganzen 5 345 128 Frcs. erhält. Rechnet man hierzu die vom Staate zur Verzinsung und Tilgung übernommenen 4 779 Schuldverschreibungen mit 2 389 500 Frcs., so beläuft sich der Gesammt-Verstaatlichungspreis auf 7 734 628 Frcs. ohne den Werth der Betriebsmittel, Ausstattung usw., der etwa 500 000 Francs betragen wird. Die Eecloo-Genter Gesellschaft übernimmt es, die unregelmässig übernommenen Lasten abzulösen, den Grunderwerb, die Grenzabsteckung usw. zu vollenden; als Sicherheit für die Ausführung dieser Verpflichtung werden vom Staate 50 000 Frcs. vorläufig einbehalten.

E. Eecloo-Brügger Eisenbahn.

Die Eecloo-Brügger Eisenbahn wird auf Grund eines am 30. Dezember 1892 geschlossenen, erst in 6 Jahren ablaufenden Vertrags von der Eecloo-Genter Eisenbahngesellschaft betrieben; als Entschädigung für ihre Ausgaben erhält die Eecloo-Genter Eisenbahn einen Theil der erhobenen Betriebseinnahmen. Auf Grund eines zwischen dem Staate und der Konzessionsgesellschaft geschlossenen Vertrags überlässt diese ihm den Betrieb der Bahn bis zum Ablauf der Konzession unter denselben Bedingungen, wie sie die Eecloo-Genter Gesellschaft erhalten hatte. Der Staat tritt demnach den Betrieb der Bahn an dem Tage, wo die wirkliche Uebernahme der Eecloo-Genter Bahn erfolgt, an. Der Staat trägt alle Anlagekosten sowie die Unterhaltungs- und Betriebsausgaben; er erhebt die Einnahmen für Rechnung des Konzessionsinhabers, erhält aber als Erstattung seiner Ausgaben folgenden Antheil an den Betriebseinnahmen: 60 %, wenn diese 290 000 Frcs. nicht übersteigen, 59 % bei einer Einnahme von mehr als 290 000 bis 300 000 Frcs. und so weiter je 1 % weniger für je 10 000 Frcs. oder einen Bruchtheil dieser Summe, um welche sich die Einnahmen über 300 000 Francs vermehren; doch kann der Antheil des Staats niemals weniger als 50 % der Betriebseinnahmen betragen.

Aus Italien.

Generalversammlung der Gesellschaft für die Italienischen Südbahnen (Adriatisches Netz).

Am 20. Mai d. J. wurde in Florenz die ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft für die Adriatischen Bahnen unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Senators Grafen Bastogi abgehalten; an der Versammlung betheiligten sich 107 Aktionäre, welche 115 257 Aktien vertraten.

Nach Verlesung des Berichtes des Verwaltungsrathes genehmigte die Generalversammlung die vorgelegte Bilanz und Rechnung für das Jahr 1896, den Voranschlag für 1897, und beschloss auf die 420 000 Aktien und Genussscheine eine Dividende von 8 L. auszuzahlen, was mit den auf jede Aktie von 500 L. Nennwerth bereits in à Conto gezahlten Interessen von 25 L., eine Gesammtverzinsung von 33 L. für die Aktie = 6,6 % ausmacht.

Aus dem Geschäftsberichte des Betriebsjahres 1896 mögen folgende interessante Daten entnommen werden:

Betrieb: Das Betriebsjahr 1896 ergab eine Gesammteinnahme von 107 706 812,70 L.; davon entfallen auf das

		gegen 1895
Hauptnetz	100 177 630,36 L.	+ 4 039 171,42 L.
Nebennetz	7 529 182,34 „	+ 162 791,01 „
Mehreinnahmen . . .		4 201 962,43 L.

Diese Roheinnahmen vertheilen sich auf den

		gegen 1895
Personenverkehr	40 490 473,63 L.	— 119 713,15 L.
Gepäck- und Eilgutverkehr .	9 144 860,55 „	+ 196 092,56 „
beschleunigten Frachtgutverkehr	7 279 925,10 „	+ 1 260 177,11 „
Frachtgutverkehr	50 341 192,35 „	+ 2 864 523,85 „
Einnahmen ausserhalb des Betriebes	404 941,92 „	—

Die Betriebslänge des Hauptnetzes betrug am 31. Dezember 1896 4 247,84 km und die des Nebennetzes 1 340,66 km; somit ergab sich eine Gesammtbetriebslänge der vereinigten Netze von 5 588,50 km, d. h. die gleiche wie am 31. Dezember 1895. Man hatte somit eine Einnahme

von 23 582,30 L. für 1 km Hauptnetz und
„ 5 470,67 „ „ 1 „ Nebennetz oder
„ 19 147,88 „ „ 1 „ Gesammtnetz;

im Vergleich zum Vorjahre stieg das kilometrische Ergebniss

um 773,65 L. für das Hauptnetz und um 51,85 L. für das Nebennetz.

Die Betriebsausgaben betrugen 70 174 601,84 L. oder 63,12 % der Roheinnahmen, während sie im verflossenen Betriebe die Höhe von 63,46 % erreichten, obwohl an Lasten des Betriebes 1896 der Betrag von 789 000 L. abgeschrieben wurde, welcher der Gesellschaft infolge der vor Jahren erfolgten Eisenbahnkatastrophe in Limito erwachsen ist und der erst im vergangenen Jahre liquidirt wurde.

Nach Abrechnung der dem Staate gebührenden und der in die Reservefonds für die Bahnerhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel einzuzahlenden Beiträge von den Roheinnahmen verbleibt der Betriebsgesellschaft

ein Antheil (62,50 % der Roheinnahme) von	62 611 018,97 L.
dazu: Staatsbeitrag für den Betrieb des Nebennetzes	8 891 567,92 „
Verschiedene Aktivsaldos	334 448,37 „
für gegen Spesenvergütung vollführte Leistungen	2 189 187,01 „
zusammen	74 026 222,27 L.
nach Abzug der ordentlichen und ausserordentlichen Betriebsausgaben im Betrage von	70 174 601,84 „
verbleibt eine Reineinnahme von	3 851 620,43 L.

Diese Reineinnahme ermöglichte die Bezahlung der Dividende von 8 L. für die Aktie, während die erwähnten vorausbezahlten Interessen von 25 L. aus den Ueberschüssen der Kapitalsrechnung und der Staatssubventionen für die Konstruktion und den Betrieb gewisser Linien gedeckt werden konnten.

Die Ausgaben vertheilen sich wie folgt: 5 183 039 L. für allgemeine Verwaltung, 25 224 290 L. für den Betriebs- und Verkehrsdienst, 16 948 114 L. für den Zugförderungsdienst, 14 183 554 Lire für den Bahnerhaltungsdienst, 7 846 544 L. für das Rollmaterial.

Verkehr. Die Anzahl der beförderten Reisenden betrug 15 494 072 (+ 305 231 gegen das Vorjahr), trotzdem ergab sich aus dem Personenverkehr, wie oben erwähnt, eine Mindereinnahme von 119 713,15 L. Dieser Rückgang in den Einnahmen ist einerseits der geringeren Anzahl der im Durchschnitte von jedem Reisenden zurückgelegten Kilometer, andererseits anderen vorübergehenden Ursachen, wie besonderen Festlichkeiten, die im Vorjahre stattgefunden, der ungünstigen Witterung in der Reisesaison 1896, welche besonders einen starken Ausfall in den internationalen Rundreisefahrkarten hervorrief, zuzuschreiben.

Zum vollen Fahrpreise wurden 6 550 424 Reisende befördert, von welchen für die insgesammt zurückgelegten 377 363 947 Kilometer 23 266 753 L. vereinnahmt wurden; die von einem Reisenden befahrene Weglänge betrug also im Durchschnitte 58 km und die Durchschnittseinnahme für jeden beförderten Reisenden 3,55 L. bezw. für 1 Personenkm 0,0617 L. Auf Grund von ermässigten Fahrkarten (Hin- und Rückfahrkarten usw.) wurden 8 885 958 Reisende mit einem Gesammtdurchlaufe von 452 315 031 km und einem Erträgniss von 12 906 903 L. befördert; im Durchschnitt legte somit jeder Reisende eine Wegstrecke von 81 km zurück, und es wurde durchschnittlich für die Beförderung eines solchen eine Einnahme von 1,92 L. erzielt; das Erträgniss für 1 Personenkm belief sich auf 0,0287 L. Jeder Personenwagen beförderte im Jahresdurchschnitte 13 405 Reisende.

In allen Zweigen des Güterverkehrs erzielte man ganz beträchtliche Mehreinnahmen. Es wurden befördert: in Eilfracht 187 194 t Güter, 374 Fahrzeuge und 7 388 Stück Pferde und Vieh; in beschleunigter Fracht 202 334 t Güter und 1 120 899 Pferde bezw. Gross- und Kleinvieh; an Frachtgut 5 785 051 t Güter und 902 Fahrzeuge.

Von den neuen Linien, deren Bau und Betrieb vom Staate der Gesellschaft übertragen wurde, sind nur noch die Theilstrecken Cansano-Isernia (103 km) der Linie Sulmona-Isernia und Rionero-Potenza (43 km) der Linie Rocchetta Melfi-Potenza in Bau. Die Arbeiten sind auf beiden Strecken so weit fortgeschritten, dass die Eröffnung derselben an dem vom Konzessionsakte festgesetzten Termine, d. h. am 18. September d. J. sicher stattfinden kann.

Im abgelaufenen Betriebsjahre wurden viele von der Sicherheit und dem Anwachsen des Verkehrs bedingte Erweiterungs- und Konsolidirungsbauten der Anlagen ausgeführt; so wurden in der Station Florenz Campo di Marte auf einer Fläche von 40 000 qm neue Geleisstränge und Weichen angelegt, mit Wegübergängen und anderen dazu gehörigen Nebeneinrichtungen; die sehr starken Zugverkehr aufweisende Strecke Mailand-Limito wurde durch Blockapparate gesichert; auf der Linie Foggia-Manfredonia wurde über den Fluss Candelaro eine neue Brücke gebaut; die durch die Ueberschwemmung des Reno bei Bologna beschädigten Dämme und Brücken der Linie Bologna-Pistoia wurden ausgebessert und widerstandsfähiger gemacht.

Am 31. Dezember 1896 befanden sich im Dienste der Adriatischen Bahnen 36 412 Angestellte (2 745 nur zeitweise Dienst thuende nicht eingerechnet); die Anzahl der Angestellten ist gegen das Vorjahr um 651 zurückgegangen. Von den Angestellten sind 530 der Generaldirektion und dem Centralkassendienste, 15 614 der Transportdirektion, 674 der Sanitätsinspektion, 14 777 der Direktion der Bauten, 3 393 den Werkstätten, 789 den Magazinen und 635 der Einnahmekontrole zugetheilt.

Für Gehalte, Taglöhne und sonstige Bezüge des Personals gab die Gesellschaft im Jahre 1896 45 623 570,60 L. aus; dazu kam der Betrag von 1 765 834,15 L., den sie als Beitrag in die Pensions- und Krankenkassen und in den Uniformirungsfonds ihrer Angestellten zu entrichten hat; für das Personal befand sich also zu Lasten der Gesellschaft eine Gesammtausgabe von 47 389 404,75 L. mit einem Mehr von 189 903,68 L. gegen 1895. An Gehaltsaufbesserungen des Personals hat die Gesellschaft seit 1. Juli 1885 insgesammt 9 194 615 L. ausgegeben.

Im Jahre 1896 wurden 8 Lokomotiven, 64 Personenwagen, 8 Gepäckwagen und 336 Güterwagen neu beschafft, sodass sich der Fahrpark der Gesellschaft am 31. Dezember 1896 aus 1 111 Lokomotiven, 3 158 Personenwagen, 665 Gepäckwagen und 19 698 Güterwagen zusammensetzte.

Es wurden im abgelaufenen Betriebsjahre 201 678 Personen- und gemischte Züge mit einem Durchlaufe von 18 135 813 Kilometer und 84 467 Güterzüge mit 6 545 904 km Durchlauf gefahren; im ganzen also 286 145 Züge, die insgesammt 24 681 717 Kilometer zurücklegten. Die Lokomotiven leisteten dabei in Zügen 26 342 855 km, in Leerläufen 9 483 725 km; man hatte also eine tägliche Leistung von 97 886 km.

Im Berichtsjahre ereigneten sich 46 Entgleisungen (22 auf offener Strecke und 24 in den Stationen) und 21 Zusammenstösse ohne Bedeutung (3 auf der Strecke und 18 in den Stationen). Es wurden getödtet bezw. verletzt:

	getödtet	verletzt
Reisende:		
infolge der Unfälle	—	21
„ eigener Unvorsichtigkeit	1	30
„ von Ueberfällen	—	5
oder auf 100 000 beförderte Personen	0,0064	0,3614
„ 100 000 Personenkm	0,0001	0,0066
„ 100 000 Zugkm	0,0053	0,2962*)
Bahnpersonal:		
infolge der Unfälle	3	122
„ eigener Unvorsichtigkeit	30	80
„ von Ueberfällen	—	3
fremde Personen:		
infolge der Unfälle	1	8
„ eigener Unvorsichtigkeit	10	20

Folgende Stationen hatten die bedeutendsten Einnahmen aufzuweisen:

Mailand	6 652 185 L.	Verona	1 627 104 L.
Venedig	5 349 085 „	Ankona	1 571 460 „
Rom	4 337 384 „	Brescia	1 548 053 „
Bologna	3 725 619 „	Bari	1 300 444 „
Florenz	3 714 182 „	Modena	1 151 708 „
Padua	1 752 182 „	Bergamo	1 146 981 „
Neapel	1 743 415 „	Terni	1 035 330 „
Udine	1 636 311 „		

Die Stationen Mailand, Rom, Florenz und Neapel sind Gemeinschaftsstationen mit der Mittelmeerbahn, welche ihre Einnahmen besonders verrechnet (siehe Nr. 95 S. 865 fg. Jahrg. 1896 d. Ztg.).

Aus Afrika.

Angola.

Am 7. Juni 1896 hatte die Königliche Afrika-Ueberlandbahngesellschaft ihre Linie bis Baber eröffnet, sodass jetzt im ganzen 308 km im Betriebe sind. Die Betriebseinnahmen der Bahn betrugen im Jahre 1889/90 17 000 Mlrs. und stiegen 1890/91 auf 35 000 Mlrs., 1891/92 auf 62 000, 1892/93 auf 97 000, 1893/94 auf 120 000, 1894/95 auf 164 000 und 1895/96 auf 201 000 Mlrs. In dem vom 1. Juli 1895 bis dahin 1896 reichenden Berichtsjahre wurden befördert 2 522 Personen in I., 2 046 in II. und 52 558 in III. Klasse, also zusammen 57 126 Personen, ferner 701,592 t Gepäck nebst Eilgut und 167 Stück Vieh als Eilgut, endlich 15 049,960 t Fracht-

*) Der Durchlauf der Güterzüge nicht in Betracht gezogen.

gut sowie 2 526 Stück Vieh als Frachtgut. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 43 856 Mlrs., aus dem Gepäck- und Eilgutverkehr 10 331 Mlrs. und aus dem Frachtgutverkehr 146 820 Mlrs., im ganzen also 201 007 Mlrs. oder 670 Mlrs. für 1 km Betriebslänge.

Der Rückgang der Zolleinnahmen von Loanda hat der Gesellschaft und der Regierung die Ueberzeugung aufgedrängt, dass es dringend nothwendig ist, die Bahn sobald wie möglich über Ambaca hinaus bis zum Cuango oder vorläufig wenigstens bis Malange (510 km von Loanda) zu verlängern, weil sonst der Verkehr vom Oberlauf des Cuango und Kassaï unweigerlich nach der Kongomündung abgelenkt wird. Die Regierung und die Gesellschaft haben infolge dessen am 11. März d. J. einen Vertrag geschlossen, durch den sich diese verpflichtet, die Fortsetzung Ambaca-Malange (150 km) sowie 60 km Zweigbahnen nach Golungo und Dondo am Quanza ohne Zinsengewähr zu bauen. 12 Monate nach Erlass des den Vertrag genehmigenden Gesetzes sind die Baupläne vorzulegen und 6 Monate nach deren Genehmigung ist mit dem Bau zu beginnen, während der Bau selbst in 4 Jahren auszuführen ist. Die Regierung bewilligt keine Zinsengewähr oder direkte Beihilfe, aber sie ermächtigt die Gesellschaft, auf der Linie Loanda-Ambaca die Tarife um 75 % mit der Maassgabe zu erhöhen, dass für diese Linie die Zinsengewähr bestehen bleibt, aber die durch die Tariferhöhung erzielte Mehreinnahme der neuen Linie zu gute kommt; auf letzterer kann die Gesellschaft überdies das Dreifache des jetzigen Tarifs erheben, endlich werden die 1 km breit zu beiden Seiten der Neubaulinie gelegenen Ländereien abwechselnd zwischen der Gesellschaft und dem Staat getheilt.

Kapland.

Die Betriebseinnahmen der Kap-Eisenbahnen beliefen sich im Jahre 1896 auf 4 078 561 £ oder 660 096 £ mehr als 1895; die Betriebsausgaben betrugen 1 921 809 £ und der Ueberschuss 2 156 752 £. Nachdem hiervon 289 553 £ als Antheil des Oranje-Freistaates am Reinertrage abgezogen waren, verblieben für die Kapkolonie 1 867 190 £ Reinertrag. 513 100 £ wurden der Abschreibungsrechnung, 706 346 £ der Kapitalrechnung zugeführt. Der Verkehr mit der Südafrikanischen Republik allein hat 2 081 139 £ ergeben, davon 488 241 £ für die Niederländisch-Südafrikanische Eisenbahngesellschaft und 1 592 898 £ für die Kap-Eisenbahnen. Der mit dem Oranje-Freistaat geschlossene Vertrag hat für das Kapland einen jährlichen Reinverlust von 300 000 £ zur Folge. Die Verzinsung des Anlagekapitals betrug £ 8—19—7 % gegen £ 7—9—10 % im Jahre 1895; ohne den Antheil des Oranje-Freistaates würde die Verzinsung £ 10—7—6 % betragen.

Bücherschau.

Meyer's Süddeutschland, Salzkammergut, Salzburg und Nordtirol Auf ungezählte Reiselustige übt das an landschaftlichen Schönheiten reiche südliche Deutschland alljährlich eine starke Anziehungskraft aus. Wer sich an den Kunstschätzen und historischen Ueberlieferungen der Städte wie München, Nürnberg, Augsburg, Stuttgart, Strassburg usw. satt geschaut, der pflegt dann hinaus in die naturprächtige Alpenwelt zu dem seenreichen Salzkammergut, dem wunderbaren Berchtesgadener Bergland zu gehen, um mit einer Fahrt auf der interessanten Giselabahn und der Arlbergbahn die in jeder Beziehung genussreiche Reise dem Ziele zu nähern Allen diesen Touristen sei als unentbehrlicher Führer die soeben erschienene, gründlich neubearbeitete und wesentlich vermehrte 7. Auflage von Meyer's Süddeutschland, Salzkammergut, Salzburg und Nordtirol empfohlen. Der Preis des im Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien erschienenen Werkes beträgt 5 *M.* — Ein grosser Vorzug dieses Buches besteht darin, dass bei der Darstellung in erster Linie auf die Besitzer von Rundreisekarten, d. h. auf solche Reisende Rücksicht genommen worden ist, welche nur einen kürzeren Aufenthalt nehmen, bezüglich der Bergtouren sich mit dem Besuch der leichter zu erreichenden Aussichtswarten begnügen, denen, um es mit einem Worte zu sagen, auch die Berge von unten schön erscheinen. Die bewährte und praktische Bearbeitung der Meyer'schen Führer ist zu bekannt, als dass sie hier besonders hervorzuheben wäre. Erwähnt sei nur noch die jedem Reisenden sicherlich willkommene Neuerung, nach welcher die Redaktion bei den meisten Gasthöfen die Preise für Unterkunft und Verpflegung angeführt hat. Der vorzügliche kartographische Apparat hat eine abermalige Vermehrung erfahren, sodass nunmehr Meyer's „Süddeutschland“ mit nicht weniger als 31 Karten, 33 Plänen und Grundrissen und 8 Panoramen ausgestattet ist.

Personalnachrichten.

Preussen.

Dem Professor an der technischen Hochschule zu Hannover und Redakteur des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung, zugleich Fachblatt des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Georg Barkhausen, ist der Charakter als Geheimer Regierungsrath verliehen worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Hochwasser wurde der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken bis auf weiteres eingestellt, und zwar:

Berhometh-Mezebrody am 2/6.
Itzkany-Suczawa . . „ 25/6.
Hliboka-Sereth . . . „ 25/6.
Hatna-Kimpolung . . „ 26/6. und
Kolomeaer Lokalbahnen . . . . . „ 27/6. 1897.

Auf der Strecke Korszów-Kolomea wurde aus derselben Ursache der Güterverkehr am 27/6. bis auf weiteres eingestellt; der Personenverkehr findet mit Umsteigen statt.

Wien, am 3. Juli 1897. (1464)

Königlich Ungarische Staatsbahnen. Laut einer uns seitens der F. Bulgarischen Staatsbahnen zugekommenen amtlichen Anzeige wurde der gesammte Zugsverkehr auf der Strecke Sofia-Roman, wegen Beschädigung des Bahnkörpers durch Wolkenbrüche, am 29. Mai l. J. auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Budapest, am 26. Juni 1897. (1465)

2. Einrichtung von Güternebenstellen.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. In Gemässheit des § 68, 3 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden mit 8. Juli 1897 im Verkehrsbereiche der Stationen Berhometh a/S., Kimpolung und Radautz Güternebenstellen eingerichtet, und zwar in Lopuszna*) für die Bedienung der Strecke (Berhometh a/S.) Mezebrody-Lopuszna, in Dorna Watra für die Relation Kimpolung-Dorna Watra, in Jakobeni für die Relation Kimpolung-Jakobeni und in Solka für die Relation Radautz-Solka.

Diese Güternebenstellen werden über mündliches oder schriftliches Verlangen der Parteien abzusendende Stückgüter aus der Behausung abholen und nach der zugehörigen Eisenbahnstation befördern, ankommende Güter hingegen ohne vorhergegangene Aufforderung von der Eisenbahnstation übernehmen und den Empfängern ihres Rollbezirks in deren Behausung zustellen lassen.

*) Nur während der Saison, d. i. alljährlich vom 1. Juli bis 31. August geöffnet.

Die Avisirung der im Rollbezirke wohnenden Empfänger von der Ankunft der für sie bestimmten Güter wird daher künftighin ohne deren spezielles Ersuchen seitens der Eisenbahn nicht mehr erfolgen.

Ausserhalb des Bezirks der Nebenstellen wohnenden Empfängern werden, wenn sie ein dahingehendes Verlangen bei der zugehörigen Eisenbahnstation schriftlich stellen, Güter nach vorheriger Avisirung an der Nebenstelle ausgefolgt.

Hinsichtlich Auf- und Abgabe der Güter in den Ortschaften am Sitze der Nebenstelle ist letztere einer Eisenbahn-Güterexpedition gleichgestellt und finden hierbei die Bestimmungen des Betriebsreglements volle Anwendung.

Von der An- und Abfuhr bezw. Auf- und Abgabe bei den Güternebenstellen sind ausgeschlossen:

a) diejenigen Stückgüter, hinsichtlich welcher Versender oder Empfänger sich mittelst einer schriftlichen (gestempelten), bei der in Betracht kommenden Eisenbahnstation einzureichenden Erklärung für den speziellen Fall, oder ein für alle Mal die

Vermittelung der Güternebenstelle verbeten haben;

b) Stückgüter im Einzelgewichte von mehr als 750 kg, oder in einer zur Beförderung auf einen gewöhnlichen Lastwagen ungeeigneten Beschaffenheit, oder Form;

c) Güter, welche in Gemässheit § 50 des Betriebsreglements von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossen sind, sowie Güter, welche sich ihrer Natur nach zu einer Zusammenladung mit anderen Gütern nicht eignen;

d) lebende Thiere.

Die Amtsstunden der Güternebenstellen sind:

an Werktagen von 9 bis 12 Uhr Vormittags und

an Werktagen von 3 bis 6 Uhr Nachmittags,

an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 11 Uhr Vormittags.

Die Abholung und Bestellung der Güter findet in den Güternebenstellen Dorna Watra, Jakobeni und Solka täglich, in Lopuszna hingegen vier Mal wöchentlich, d. i. Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag je einmal, und zwar in der Regel zwischen 12 Uhr Mittags und 5 Uhr Nachmittags statt.

Als Entschädigung für die Manipulation und den Rolldienst werden der Güternebenstelle folgende Taxen zuerkannt, welche sie von den Interessenten bei faktischer Leistung einzuheben berechtigt ist und am Frachtbriefe anzusetzen und zu quittiren hat.

Das sub Post Nr. 1 angesetzte Rollgeld versteht sich für die Beförderung von der Nebenstelle oder einem auf dem Bestellwege gelegenen Orte zum Bahnhofe oder umgekehrt einschliesslich Auf- und Ablegen bezw. Ablagern in ebenerdigen Lokalen. Für die Manipulation in Stockwerken oder Kellern wird eine Sondergebühr von 10 kr. für je angefangene 50 kg berechnet.

Die Zuschlagfristen betragen:

	Stunden
1. für die Rollbezirke Dorna Watra und Jakobeni . . .	36
2. für Solka und Lopuszna . .	24
3. für Güter, welche in Berhometh a/S. für Lopuszna:	
a) Dienstag Abends, Mittwoch, Sonnabend und Sonntag anlangen . . .	48
b) Freitag Abends anlangen	72

Nähere Auskunft über die gegenstandlichen, sowie sonstige Einrichtungen im Eisenbahnverkehre ertheilen die Güternebenstellen unentgeltlich.

Allfällige Beschwerden gegen die Güternebenstellen sind bei der K. K. Staatsbahndirektion oder der K. K. Betriebsleitung in Czernowitz einzubringen.

Veränderungen in Bezug auf die gegenstandliche Einrichtung werden rechtzeitig bekannt gemacht und treten sofern sie etwa Gebührenerhöhungen bedingen, 14 Tage nach Kundmachung, sonst aber mit dem Tage der Publikation in Kraft.

Post Nr.	Spezifikation	Einheit per	Mezebrody-Lopuszna	Radautz-Solka	Kimpolung-Pozoritta	Kimpolung-Valepictora	Kimpolung-Jakobeni	Kimpolung-Dorna Watra	Anmerkung
			Kreuzer Oesterreichische Währung						
1	Rollgeld*)	100	40	60	30	40	60	80	*) Sperrige Güter zahlen 1½fache Gebühr. Die Gebührenberechnung erfolgt für das Effektivgewicht. Als Mindestgebühr werden 20 kr. Oe. W. pro Sendung und Frachtbrief eingehoben.
2	Lagergeld	angefangene 100 kg	nach 24 Stunden bei der Aufgabe und 4 Tage bei der Abgabe 1. in den ersten 8 Tagen . . . . 2 kg pro Tag 2. über diese Zeit . . . . 1 „ „ „						
3	Provision	ausgelöster Betrag	nach 4 Tagen der erfolgten Auslegung von Fracht, Nachnahmen etc. 0,5 % pro Monat						
4	Sonstige Gebühren a) Wäggeld . . . b) Signiren . . . c) Verschnüren . d) Ausstellen der Frachtbriefe oder Begleitpapiere	per 100 kg	 2 kr. Oe. W. 10 „ „ „ 10 „ „ „ 10 „ „ „						
5	Reugeld (für Zurücknahme aufgegebener Sendungen)	per 100 kg	1. 10 kg, wenn die Sendung von der Nebenstelle noch nicht abgeführt wurde, 2. das aus Post 1 ersichtliche Rollgeld für die Hin- und Rückfahrt zuzüglich 10 kr. Oe. W.						

Stanislau, im Juni 1897. Die K. K. Staatsbahndirektion. (1466)

3. Güterverkehr.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Verbands - Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. wird Marktredwitz der Bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl nach den Seehäfen und Küstenstationen aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 3. Juli 1897. (1467)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Juli l. J. gelangen für die Beförderung von Bord-, Pflaster- und Saumsteinen ab Andorf, Schärding und Taufkirchen nach Feldkirchen, München O. B. und S. B. ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

München, im Juli 1897. (1468)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab kommt der Ausnahmetarifsatz für Steine des Spez.-Tar. III zwischen Salmünster-Soden und Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt von 0,40 ℳ für 100 kg zur Einführung. Der Ausnahmetarif 5 a im Gruppentarif VI ist auf Seite 716 entsprechend zu ergänzen. (1469)

Frankfurt a/M., den 30. Juni 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Vom 1. Juli d. J. ab werden die im Spezialtarif III des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil I unter 6 der Position „Holz“ aufgeführten zu Grubenzwecken bestimmten Hölzer allgemein zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) abgefertigt.

Köln, den 29. Juni 1897. (1470)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - Linksrheinischer Güterverkehr. Die am 1. Juli d. J. für den Güterverkehr zur Eröffnung gelangende Station Blomberg des Direktionsbezirks Hannover wird vom gleichen Tage ab in den Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 30. Juni 1897. (1471)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 5. Juli d. J. tritt der nachstehende Frachtsatz des Ausnahmetarifs 6 b (Holz) in Kraft: Neubidschow-Wülknitz 80 ₰ für 100 kg.

Dresden, am 1. Juli 1897. (1472)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppen - Gütertarif Elberfeld - Essen (VII). Mit dem 5. Juli d. J. wird im Ausnahmetarif 16 für Schwefelkies von Grevenbrück nach Neumühl ein Ausnahmefrachtsatz von 0,28 ℳ für 100 kg und von Iserlohn nach Neumühl ein solcher von 0,21 ℳ eingeführt.

Elberfeld, den 1. Juli 1897. (1473)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1897 wird für die Beförderung von Holzkohlen in Wa-

genladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Marmaros-Sziget nach Konstanz ein direkter Frachtsatz eingeführt, welcher 286 ₰ für 100 kg beträgt.
Karlsruhe, den 29. Juni 1897. (1474)
Generaldirektion.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897. Die in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Mainz übergegangenen Stationen Bacharach, Bingerbrück, Boppard, Capellen a/Rhein, Niederheimbach, Oberwesel, Rhens, Salzig und Trechtingshausen werden ab 1. Juli l. J. in den Tarif für den Hessisch-Bayerischen Güterverkehr vom 1. Januar 1897 übernommen.
Für den Verkehr mit den genannten Stationen gelten die gleichen Entfernungen, Frachtsätze und sonstigen Bestimmungen, welche im Tarife für den Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Güterverkehr vom 1. Oktober 1896 für den Verkehr mit denselben enthalten waren.
München, im Juni 1897. (1475)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr. Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom 1. April 1892 nach Belgischen Stationen. Am 1. Juli d. J. tritt zu Heft I des vorbezeichneten Ausnahmetarifs der Nachtrag XI und zu Heft II der Nachtrag VIII in Kraft, enthaltend anderweite, ermässigte Frachtsätze im Verkehre nach den Stationen Bleyberg, Dolhain, Dolhain-Vicinal, Henri-Chapelle, Montzen-Moresnet, Verviers (Est) und Welkenraedt (Vieille Montagne) der Belgischen Staatsbahnen, neue Frachtsätze für die Stationen Claminforge, Micheroux (Charbonnage de Herve-Wergifosse), Sery und Stockel der Belgischen Staatsbahnen, Frachtsätze des Ausnahmetarifs B (für 45 t-Sendungen) nach den Stationen Jemeppe sur Meuse, Huy (Sud) (Marchin) und Micheroux (Charbonnage de Herve-Wergifosse) sowie anderweite, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für Station Huy (Nord).
Preis der Nachträge je 10 ₰.
Essen, den 29. Juni 1897. (1476)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1897 sind die Stationen:
a) Bergneustadt, Derschlag, Dieringhausen, Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Niedersessmar, Osberghausen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid, welche in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld, und
b) Bendorf, Beuel, Ehrenbreitstein, Engers, Erpel a/Rhein, Fahr, Friedrich Wilhelmshütte, Hönningen a/Rh., Honnef (Rhein), Horchheim a/Rh., Königswinter, Leutersdorf, Linz a/Rh., Neuwied, Niederdollendorf, Niederlahnstein, Oberkassel b/Bonn, Rheinbrohl, Rhöndorf, Troisdorf, Unkel, Urbach b/Köln, Vallendar und Wahn, welche in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln übergegangen sind, im Haupttarif sammt Kilometerentfernungen und Frachtsätzen überall zu streichen. Für den Verkehr mit den vorgenannten Stationen sind anderweite Entfernungen und Frachtsätze im Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Oktober 1896 zur Einführung gelangt.
München, im Juni 1897. (1477)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-Bayerischer Güterverkehr. Vom 5. Juli d. J. an wird Grubenholz, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 6 genannt, in den Ausnahmetarif 13 (Rohstofftarif) mit der Ziffer 3 aufgenommen. Die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht findet auf Grubenholz keine Anwendung.
München, im Juni 1897. (1478)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit gelangen für die Beförderung von „Thonröhren, glasirte und unglasirte" (Steinzeugröhren) bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg auf 1 Frachtbrief und Wagen ab Münsterberg i. Schles. nach Ungarischen Stationen die im Verbandstarif Theil II, Heft 1 enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III bezw. von Münsterberg in Schlesien nach Zágráb (Agram) der Frachtsatz von 244 ₰ pro 100 kg zur Anwendung.
Breslau, den 29. Juni 1897. (1479)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gr. Badische Staatsbahnen. Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. werden für die Artikel Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbrikets bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg nach den in den Bezirken Unterelsass und Oberelsass gelegenen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen die Frachtsätze des sogenannten Rohstofftarifes durch Gewährung entsprechender Ermässigungen auf die Frachtsätze des Spezialtarifes III im Kartirungswege berechnet.
Nähere Auskunft ertheilt das Gr. Stationsamt Rheinau, sowie unser Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 30. Juni 1897. (1480)
Generaldirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. gelangen für gewisse Artikel in Wagenladungen (Holz und Getreide) Reexpeditions-Bestimmungen zur Einführung, welche unter gewissen Bedingungen Rückerstattungen vorsehen.
Durch diese Bestimmungen werden die bisher im Verfügungswege eingeführten Reexpeditions-Bestimmungen für Getreide in vollen Wagenladungen aufgehoben und ersetzt.
Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.
Abgabe der Reexpeditions-Bestimmungen von unserer Drucksachen-Kontrole kostenfrei.
Strassburg, den 23. Juni 1897. (1481)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Die in dem Tarifheft 1 vom 1. April 1895 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 21 für die Wiener Bahnhöfe im Verkehr mit Lüttich gelten vom 1. Juli d. J. auch im Verkehr mit Angleur und Angleur (raccordements).
Köln, den 30. Juni 1897. (1482)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten, Malz und Oelsaaten in Ladungen von mindestens 10 000 kg, welche nachweislich von Wien und weiter stammend mit Schiffen der Süddeutschen Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft in Passau eintreffen und von da nach der Schweiz weiterbefördert werden, gelangen bis zur Ausgabe eines besonderen Tarifes die nach dem Ausnahmetarif Nr. IV für den kombinirten Schiffs- und Bahnverkehr vom 1. September 1895 mit Umschlag in Passau sich ergebenden Frachtsätze nach Lindau transit, den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (ausgenommen die Strecke Lachen bis Linthal), Südostbahn, Gotthardbahn, Centralbahn und weiter, sowie Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz (N. O. B. und Bad. St. B.) im Rückvergütungswege zur Anwendung.
Die bahnseitige Abfertigung und Verrechnung erfolgt nach den Frachtsätzen und Bestimmungen für Passau loco unter gesonderter Einhebung der Ländebahn-Gebühr als Nebengebühr.
München, im Juli 1897. (1483)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 5. Juli d. J. werden für Beförderung von Schiefer in Sendungen von 10 000 kg von Belgischen Stationen nach Regensburg und Passau nachfolgende ermässigte Frachtsätze eingeführt:

von	nach Regensburg Frcs.	Passau Frcs.
Bertrix	21,87	25,08
Libramont	21,39	24,60
Longlier	21,03	24,24
St. Médard	21,87	25,08
Vielsalm	19,95	23,13

für 1 000 kg.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.
Köln, den 3. Juli 1897. (1484)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-Linksrheinischer Güterverkehr. Gruppen IV/VIII. Vom 6. Juli d. J. ab finden die Sätze des Ausnahmetarifs 6 (Brennstofftarif) auch Anwendung von den Stationen Altenwald, Bous, Brebach, Burbach (Saar), Camphausen, Dechen, Dudweiler (Grube), Ensdorf, Friedrichsthal, Friedrichsthal (Grube), Göttelborn, Griesborn, Heinitz, v. d. Heydt, Itzenplitz, König, Kohlwald, Kreuzgraben, Louisenthal, Malstatt, Maybach, Neunkirchen (Saar), Püttlingen, Quierschied, Reden (Grube), Saarbrücken, Saarlouis, Schleifmühle, Sulzbach, Sulzbach (Grube), Völklingen und Wemmetsweiler des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken nach den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster sowie der Farge-Vegesacker, Hoyaer und Kreis Oldenburger Eisenbahn.
Köln, den 2. Juli 1897. (1485)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Hinausgabe des Nachtrages V zum Kilometerzeiger und des Nachtrages V zu den Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1897 treten in Wirksamkeit:
a) Nachtrag V zu dem ab 1. April 1893 gültigen Kilometerzeiger für die Linien der K. K. priv. Südbahngesellschaft.
b) Nachtrag V zu den am 1. Januar 1894 hinausgegebenen Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der K. K. priv. Südbahngesellschaft und der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn.
Exemplare dieser Nachträge sind bei der Kommerziellen Direktion in Wien, bei der gesellschaftlichen Betriebsdirektion in Budapest, sowie durch die Stationen zum Preise von 30 Hellern pro Exemplar des Kilometerzeiger-Nachtrages und von

20 Hellern pro Exemplar des Stations-Tarifnachtrages käuflich zu beziehen.
Wien, am 25. Juni 1897. (1486)

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Theil II, Heft 2). Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Einbeziehung der Station „Pilsen-Skodawerke" in die oben genannten Verbände. Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 wurde die Station „Pilsen-Skodawerke der K. K. Oesterr. Staatsbahnen" als Auf- und Abgabestelle für Gütersendungen der Firmen: E. Skoda, Fürth & Gellert, B. J. Bruml, Heinrich Görges, Eduard Kroh, Wilhelm Liebstein, Lorenz Just und Adolf Mencik, sämmtliche in Pilsen, eröffnet.

Die Berechnung der Transportgebühren im Verkehre mit dieser Station erfolgt unter Zugrundelegung der in den oben genannten Verbänden für den Verkehr mit Pilsen K. K. St. B. bestehenden Frachtsätze.

Ausserdem wird allen Sendungen von oder nach Pilsen-Skodawerke (mit Ausnahme jener, welche von dieser Station in der Richtung gegen Eger zur Beförderung gelangen oder aus der Richtung Eger in Pilsen-Skodawerke ankommen) ein Frachtzuschlag von 0,3 kr. pro 100 kg (oder in der betreffenden Tarifwährung nach dem jeweiligen Kurse umgerechnet) eingehoben.

Wien, am 30. Juni 1897. (1487)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zucker aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Podwoloczyska für Sendungen von Proskurow	221 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Podwoloczyska für Sendungen von Proskurow	216 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Podwoloczyska für Sendungen von Proskurow	250 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 2. Juli 1897. (1488)
Oesterreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Juli d. J. tritt zu dem Tarif für den Norddeutsch - Niederländischen Personenverkehr der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält neue Tarifsätze und Berichtigungen des Haupttarifs.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Essen, den 30. Juni 1897. (1489)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Centesimalwaage auf Bahnhof Wernigerode soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Centesimalwaage" versehen zu dem auf Sonnabend, den 17. Juli 1897, Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Juni 1897. (1490)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckar Eisenbahn. Die auf einigen Stationen der Main-Neckar Eisenbahn lagernden alten Materialien an Stahl- und Eisenschienen, Schienenstücke, Hartgussherzstücke, Weichen, Schweiss- und Gusseisen, Abfälle, Laschen, Roststäbe, Drehspäne, Eisenblech-Abfälle, Feuerbüchsen von Kupfer, Kupfer- und Messingspäne, Bremsklötze, Radreifen stählerne, Lauf-, Kuppel-, Tender- und Wagenradsätze mit und ohne Radreifen, Fahrkartendruckmaschine und Fahrkartenzählmaschine noch brauchbar etc. etc. sollen am 15. Juli l. J. Vormittags 10 Uhr durch Anbietung vergeben werden.

Der Haupt-Magazinsverwalter in Darmstadt wird über diese Materialien bis zu dem angegebenen Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen sowie die Verzeichnisse der zum Verkauf kommenden Altmaterialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Angebote müssen bis zum genannten Termin bei dem Haupt-Magazinsverwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betr." eingereicht werden.

Darmstadt, den 29. Juni 1897. (1491)
Der Ober-Betriebsinspektor.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 53. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 10. Juli 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 13 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Darf die Eisenbahn, wenn das Gut nicht rechtzeitig abgeholt oder wenn dessen Annahme verweigert wird, dasselbe ohne weiteres dem sich nachträglich meldenden Empfänger ausliefern?

Von Offizial **Dr. Reindl** in München.

Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hat sich in einem Bescheide vom 28. Dezember 1893[1]) dahin ausgesprochen, dass Sendungen, welche innerhalb der reglementarischen Ablieferungsfrist nicht abgeholt und deswegen dem Absender als unanbringlich im Sinne des Art. 24 Internationalen Uebereinkommens[2]) avisirt worden sind, dem nachträglich sich zur Abnahme meldenden Adressaten ohne weiteres auszuliefern seien, auch wenn ein neuer Auftrag des Absenders zur Auslieferung nicht eingegangen ist; denn die blosse Möglichkeit, dass der vom Ablieferungshinderniss benachrichtigte Absender eine anderweite Verfügung im Sinne des Art. 15 Internationalen Uebereinkommens[3]) treffen könnte, gebe der Eisenbahn ein Recht auf Verweigerung der Ablieferung nicht. Im Art. 16 Internationalen Uebereinkommens[4]) sei ausdrücklich gesagt, dass das Recht des Empfängers, die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen, erst dann erlösche, wenn der Absender der Eisenbahn eine entgegenstehende Verfügung mitgetheilt habe. Diese Argumentation erscheint mir zweifellos richtig. Das Recht des Empfängers, die Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes zu verlangen, ist ein selbständiges, eigenes, nicht auf einem blossen Vollmachtsverhältnisse zum Absender beruhendes Recht, und es lässt sich weder dem Internationalen Uebereinkommen noch dem Deutschen Handelsgesetzbuche eine Bestimmung entnehmen, wonach dieses Recht zeitlich beschränkt wäre und mit dem Ablaufe der reglementarischen Ablieferungsfrist, wenn es bis dahin nicht ausgeübt ist, von selbst erlöschen solle. Der Ansicht des Centralamtes haben sich auch die Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes angeschlossen.[5])

Es entsteht nun aber die weitere Frage, ob die Eisenbahn das Gut ohne weiteres auch dann ausliefern dürfe, wenn sich der Empfänger, nachdem er die Annahme des Gutes verweigert hat und der Absender zur Ertheilung weiterer Verfügung aufgefordert worden ist, vor Eingang der Anweisung des Absenders zur nachträglichen Abnahme des Gutes meldet. Die Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes verlangen in diesem Falle, dass der nachträglich die Auslieferung des Gutes fordernde Empfänger das Einverständniss des

[1]) Mitgetheilt in der „Zeitschrift für den internat. Eisenbahntransport", Jahrg. II S. 30.
[2]) § 70 V.-O.
[3]) § 64 V.-O.
[4]) Art. 405 H.-G.-B. (§ 435 des neuen Handelsgesetzbuches), § 66 Abs. 2 V.-O.

[5]) § 53 Abs. 6 der Allgem. Abfertigungsvorschriften.

Absenders nachweise.[6]) Für die gleiche Ansicht hat sich auch ein Urtheil des Landgerichts München I. vom 15. März 1895[7]) ausgesprochen, während der Oesterreichische Oberste Gerichtshof in Wien in einem Erkenntniss vom 1. Dezember 1896[8]) die gegentheilige Auffassung vertreten hat. In dem Urtheile des Münchener Landgerichts ist folgendes ausgeführt: Zweck der Benachrichtigung des Absenders sei, nachdem nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechtes Frachtführer und Frachtgut bis zur Ablieferung des letzteren an den Empfänger der ausschliesslichen Verfügung des Absenders unterworfen bleiben und bis dahin schlechthin Widerruf des letzteren statthaft sei, den Absender zu einer anderweitigen Disposition über das auf seine Wagniss und Gefahr lagernde Gut zu veranlassen. Da somit mangels der Voraussetzung der Art. 402 und 405 H.-G.-B. und des § 64 Abs. 4 der Verkehrsordnung im gegebenen Falle wegen Annahmeverweigerung des Adressaten vorerst noch der Absender allein die freie Verfügung über das auf der Empfangsstation lagernde Gut gehabt habe, demgemäss anderweitig darüber disponiren konnte, so sei die Empfangsstation in ihrem Rechte gewesen, wenn sie trotz der nunmehrigen Annahmebereitwilligkeit des Adressaten die Auslieferung des Gutes bis zum Eintreffen der erholten Disposition des Absenders abgelehnt habe. Das Erkenntniss des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes dagegen führt aus, dass § 70 des Oesterreichischen Betriebsreglements[9]) keineswegs eine Bestimmung enthalte, wonach Güter, deren An- oder Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt werde oder deren Abgabe sonst nicht möglich sei, wenn dieselben von der Eisenbahn auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager genommen werden, dem Adressaten nicht mehr auszufolgen seien, während es doch alltäglich im Verkehre vorkomme, dass, wenn sich zwischen Absender und Adressaten eines Frachtgutes Differenzen ergeben und letzterer die Annahme vorerst verweigere, solche Differenzen nachträglich beigelegt und die Güter von dem avisirten Adressaten auch noch nachträglich behoben werden.

Die von dem Oesterreichischen Gerichtshofe vertretene Auffassung dürfte nun meines Erachtens als die zutreffende und richtige anzuerkennen sein. Die Gründe des Münchener Erkenntnisses scheinen mir nicht stichhaltig zu sein. Sie besagen weiter nichts, als was auch in Art. 402 H.-G.-B. und § 64 Abs. 4 der V.-O. ausgesprochen ist, dass nämlich der Absender so lange verfügungsberechtigt sei, als nicht der Frachtbrief dem Adressaten übergeben oder von dem letzteren der Eisenbahn eine Klage auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes zugestellt ist. Darauf aber kommt es bei der Entscheidung der vorliegenden Frage gar nicht an, da kein Streit darüber herrscht, dass das Verfügungsrecht des Absenders in Fällen der in Rede stehenden Art noch besteht, und dass die Eisenbahn, wenn ihr noch vor Auslieferung des Frachtbriefes oder Gutes an den sich nachträglich zur Empfangnahme bereit erklärenden Empfänger eine anderweitige Disposition des Absenders *zugeht*, diese nachträgliche Verfügung zu beachten habe. Die Frage, auf welche es ankommt, und welche in dem Urtheile des Münchener Gerichts unbeantwortet gelassen ist, ist vielmehr die, ob und warum die Eisenbahn infolge der Annahmeverweigerung des Empfängers verpflichtet sei, die Verfügung des von der Annahmeverweigerung in Kenntniss gesetzten Absenders *abzuwarten* und warum sie nicht mehr berechtigt sei, dem sich nachträglich meldenden Empfänger nach Maassgabe des Art. 405 H.-G.-B. und des § 66 Abs. 2 V.-O. bezw. Art. 16 Abs. 2 Internationalen Uebereinkommens (§ 66 Abs. 2 des Oesterreichischen Betriebsreglements) das Gut auszuliefern, wenn ihr bis zu diesem Zeitpunkte keine anderweitige Disposition des Absenders *zugegangen* ist. Bei Beantwortung dieser Frage vermag ich aber nicht einzusehen, inwiefern ein rechtlich erheblicher Unterschied bestehen soll zwischen dem Falle, dass der Absender zu anderweitiger Disposition über das Gut aufgefordert wurde, weil der Empfänger sich anfänglich zur Abnahme des Gutes nicht meldete, und dem Falle, dass er anfänglich die Annahme verweigerte, sich aber nachträglich zur Abnahme bereit erklärte. Die in Art. 403 und 405 H.-G.-B. (§ 66 Abs. 2 V.-O., Art. 16 Abs. 2 Internationalen Uebereinkommens, § 66 Abs. 2 des Oesterreichischen Betriebsreglements) statuirte Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut nach dessen Ankunft am Bestimmungsorte dem Empfänger auszuliefern, und die Berechtigung des Empfängers, aus eigenem Rechte diese Auslieferung zu verlangen, sind nur an die Beschränkung gebunden, dass bis zu dem Zeitpunkte der Uebergabe des Frachtbriefes oder der Auslieferung des Gutes selbst der Eisenbahn keine gegentheilige Verfügung des Absenders *zugegangen* ist. Wenn diese Voraussetzung im Zeitpunkte der Ablieferung nicht gegeben ist, hat die Eisenbahn das Gut dem Adressaten abzuliefern, ohne sich darum bekümmern zu müssen oder zu dürfen, ob nicht etwa eine entgegenstehende Verfügung des Absenders eintreffen könnte. Die Eisenbahn hat nur zu prüfen, ob die erwähnte Voraussetzung, unter welcher sie das Gut nicht ausliefern darf, im Zeitpunkte der Auslieferung vorhanden ist oder nicht; es ist aber nicht ihre Sache, etwaige Interessen des Absenders wahrzunehmen und darauf Bedacht zu haben, ob nicht etwa der Absender wegen der ursprünglichen Annahmeverweigerung nunmehr eine Verfügung, das Gut nicht an den ursprünglichen Adressaten auszuliefern, ertheilen *könnte*. Es ist nicht abzusehen, worauf es beruhen soll, dass die Eisenbahn zu einer derartigen Bedachtnahme verpflichtet sein soll, wenn der Empfänger die Annahme anfänglich verweigerte, dagegen aber nicht, wenn er zur Abnahme des Gutes nicht erschienen ist. Einfachheit und Klarheit in das Rechtsverhältniss des Frachtführers zum Absender und Empfänger zu bringen und dem praktischen Verkehrsbedürfnisse thunlichst Rechnung zu tragen, war die erste Absicht des Gesetzgebers, welche er bei Scheidung der Rechte des Absenders und des Empfängers aus dem Frachtvertrage verfolgte. Es wurde deshalb die Scheidung dieser Rechte an bestimmte *formale* Akte (Uebergabe des Frachtbriefes oder des Gutes selbst an den Empfänger oder Zustellung der Klage des letzteren an die Eisenbahn) geknüpft, damit der Frachtführer jeder Rücksichtnahme auf das zwischen Absender und Empfänger obwaltende Rechtsverhältniss enthoben und jederzeit in der Lage ist, zu erkennen, ob er der Anweisung des Absenders zu folgen oder dem Verlangen des Empfängers auf Ausantwortung des Gutes stattzugeben habe. Dass diese formale Scheidung der Rechte des Absenders und Empfängers blos für den Fall gelten solle, dass der Empfänger innerhalb der reglementären Abholungsfrist das Gut in Empfang nimmt oder innerhalb dieser Frist zur Empfangnahme sich nicht meldet, nicht aber auch für den Fall, dass der Empfänger erst nach anfänglicher Annahmeverweigerung sich zur Abnahme des Gutes bereit erklärt, ist weder dem Handelsgesetzbuche noch dem Internationalen Uebereinkommen zu entnehmen.

Man wird die hier bekämpfte Auffassung auch nicht etwa damit rechtfertigen können, dass man behauptet, in der ursprünglichen Annahmeverweigerung des Empfängers läge ein *Verzicht* des letzteren auf die Geltendmachung des ihm durch Art. 405 H.-G.-B. (§ 66 Abs. 2 V.-O., § 66 Abs. 2 des Oesterreichischen Betriebsreglements, Art. 16 Abs. 2 Internationalem Uebereinkommens) eingeräumten Rechtes gegen die Eisenbahn auf Auslieferung des Gutes, sodass dieses Recht durch die Annahmeverweigerung untergehe und nur mit Zustimmung des Absenders wieder aufleben könne. Denn durch die einseitige Erklärung des Berechtigten, ein Recht nicht ausüben zu wollen, erlischt dieses Recht nur dann, wenn im einzelnen Falle durch ausdrückliche gesetzliche Vorschrift an eine derartige Erklärung der Untergang des Rechtes geknüpft ist[10]); im übrigen ist zum

[6]) § 53 Abs. 6 der Allgem. Abfertigungsvorschriften.
[7]) Bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. XII S. 308.
[8]) Mitgetheilt in der „Zeitschrift für den internat. Eisenbahntransport“, V S. 369—372.
[9]) Uebereinstimmend mit § 70 V.-O., s. auch Art. 24 Internationalen Uebereinkommens.

[10]) Vgl. z. B. § 333 des B. G.-B. für das Deutsche Reich, Motive zum I. Entwurf eines B. G.-B. Bd. II S. 272.

Erlöschen des Schuldverhältnisses ein Verzichtsvertrag (Erlassvertrag) erforderlich.[11]) Für die Annahme eines Verzichtsvertrages fehlen aber in Fällen der hier vorliegenden Art regelmässig alle Voraussetzungen. Einerseits nämlich wird auf Seite des Empfängers bei der Annahmeverweigerung regelmässig nicht die Absicht bestehen, die Eisenbahn von ihrer durch den Frachtvertrag übernommenen Verpflichtung zur Ablieferung des Gutes ohne weiteres zu befreien; die Annahmeverweigerung kann in den verschiedensten Ursachen ihren Grund haben und nicht selten geschieht sie aus dem Grunde, weil die Eisenbahn das Gut nicht unversehrt oder nicht rechtzeitig zur Ablieferung bringen kann und der Empfänger in solchem Falle der irrthümlichen Meinung ist, bis zur Regulirung des ihm zugegangenen Schadens die Annahme verweigern zu dürfen. Von einem Verzichtswillen auf Seite des Empfängers wird daher wohl in den meisten Fällen der Annahmeverweigerung nicht gesprochen werden können. Andererseits aber wäre die Eisenbahn, welche dem Absender gegenüber zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger verpflichtet ist[12]), gar nicht berechtigt, ohne vorherige Zustimmung des Absenders einen derartigen Verzichtsvertrag mit dem Empfänger einzugehen. Die rechtliche Folge der Annahmeverweigerung des Empfängers ist, ebenso wie die rechtliche Folge der nicht rechtzeitig erfolgten Abnahme des Gutes, nicht die, dass das Recht des Empfängers auf Auslieferung des Gutes erlischt, sondern dass der Empfänger in Annahmeverzug, in mora accipiendi, geräth: Die Bringschuld der Eisenbahn, soweit sie überhaupt eine solche war (§ 68 Abs. 1 V.-O., § 68 Abs. 1 des Oesterreichischen Betriebsreglements), wird in eine Holschuld verwandelt; die strenge frachtrechtliche Haftung der Eisenbahn mildert sich in die leichtere Haftung als gewöhnlicher Verwahrer, und der Empfänger wird der Eisenbahn zum Ersatze allen Schadens und der Kosten, die ihr aus der verzögerten Abnahme erwachsen, verpflichtet.[13]) Ein Untergang des Rechtes des Empfängers tritt aber durch die mora accipiendi noch nicht ein.

Auch vom Standpunkte der verschiedenen in der Theorie aufgestellten rechtlichen Konstruktionen des Verhältnisses zwischen Absender, Frachtführer und Empfänger lässt sich die hier bekämpfte Auffassung nicht rechtfertigen; denn mag man das fragliche Rechtsverhältniss als fingirte Cession[14]) oder als einen bedingten Vertrag zu Gunsten eines Dritten[15]) auffassen, in keinem Falle wird man aus der Annahmeverweigerung des Empfängers einen Untergang des Rechtes desselben schliessen können. Im ersteren Falle um deswillen nicht, weil in der der Eisenbahn (cessus) gegenüber abgegebenen Erklärung, das Gut nicht anzunehmen, noch nicht eine Ablehnung der Cessionsofferte, womit die letztere ihr Ende erreicht und damit jede Wirkung verloren hat, liegt, da diese Ablehnung gegenüber dem Offerenten (cedens), als welcher der Absender anzusehen ist, erklärt werden müsste; im letzteren Falle aber deshalb nicht, weil die Zurückweisung des aus dem Vertrage von dem Dritten (Empfänger) erworbenen Rechtes, um den Untergang des letzteren zu bewirken, gegenüber dem Versprechenden (dem Absender), nicht aber gegenüber dem Versprechensempfänger (Eisenbahn) zu geschehen hätte.[16])

Die im Vorstehenden näher erörterte Frage ist von nicht zu unterschätzender praktischer Bedeutung. Denn einerseits können für den Empfänger durch die Vorenthaltung des Gutes seitens der Eisenbahn bis zum Eintreffen einer Disposition des Absenders nicht unerhebliche Nachtheile erwachsen, andererseits aber steht die Haftung der Eisenbahn für diese Nachtheile in Frage, wenn die Vorenthaltung des Gutes bis zum Eintreffen der erholten Disposition des Absenders nicht, wie ich darzulegen versucht habe, mit den gesetzlichen Vorschriften in Einklang steht.

[11]) Vgl. Windscheid, Pand. § 69 Note 14, § 357 Note 4; ferner § 397 B. G.-B. und Motive zum I. Entwurf eines B. G.-B. Bd. II S. 116.
[12]) Vgl. auch Eger, Entsch. Bd. IV S. 414.
[13]) R. O. H.-G. Bd. II S. 416; Endemann, das Recht der Eisenbahnen, S. 629; Eger, Frachtrecht II S. 153.
[14]) Goldschmidt, Handbuch I S. 749; Eger, Frachtrecht II S. 81 ff.
[15]) Endemann, Handbuch II S. 477; Rosenthal, Int. Frachtrecht S. 150 und R. G. bei Eger, Entsch. Bd. IV S. 415.
[16]) Vgl. § 333 B. G.-B. aus Motive zum I. Entwurf eines B. G.-B. Bd. II S. 272.

Der Eisenbahnunfall bei Kolomea.

Ueber den Unfall, von welchem der Personenzug Nr. 314 in der Nacht vom 26. auf den 27. Juni d. J. zwischen den Stationen Kolomea und Turka auf der Bahnlinie Lemberg-Czernowitz betroffen wurde, veröffentlicht das Eisenbahnministerium eine auf die gepflogenen amtlichen Erhebungen sich stützende Darstellung, welche geeignet sein dürfte, über Ursache und Folgen dieses so beklagenswerthen Ereignisses eine richtige Anschauung zu ermöglichen und vielfache bisher bei der privaten Berichterstattung mit unterlaufene Entstellungen und Uebertreibungen auf ihr richtiges Maass zurückzuführen.

In der Nacht vom 26. auf den 27. Juni d. J. wurde die ganze Landstrecke von Korszów, Kolomea bis Czernowitz von einem durch 6 Stunden ununterbrochen dauernden Gewitterregen heimgesucht, der in einem weiten Bereiche grosse Verheerungen zur Folge hatte. In der Umgebung von Kolomea ergossen sich Wolkenbrüche von solcher Gewalt und Dauer, deren sich selbst in dieser an Niederschlägen aller Art reichen Gegend niemand erinnert.

Ungefähr 2,5 km von der Bahnstation Kolomea, nordwärts gegen Lemberg entfernt, fliesst der Bach Kozaczówka durch eine im Bahndamme befindliche Brückenöffnung von 7,5 m Lichtweite, mit gemauerten Widerlagern und eiserner Tragkonstruktion. Die freie Durchflussöffnung hatte eine Höhe von etwa 4 m, und da seit dem nun 30jährigen Bestande der Bahn und dieses Brückenobjektes der Wasserstand gewöhnlich etwa 0,35—0,5 m und selbst bei Hochwasser kaum 1 m erreichte, so wurde ein Theil der Durchlassohle in der Breite von etwa 2,5 m als erhöhtes Ufer neben dem eigentlichen Bachgerinne stets als Durchfahrt benutzt, und ist das Objekt auch seinerzeit bei der politischen Begehung ausdrücklich als Durchfahrt bezeichnet worden. Es sei dieser Umstand bemerkt, um zu erweisen, dass der Wasserstand in diesem Bache nie eine nennenswerthe oder gar eine irgendwie besorgnisserregende Höhe erreicht hat. Meistentheils konnte man im Trockenen, aber nahezu immer, wenn auch im Wasser, neben dem tieferen Gerinne auf dem Uferwege gehen oder fahren. Etwa 100 m vom Bahndamme seitwärts, zwischen dem Bahnkörper und der parallel mit ihm laufenden, aber bedeutend niedriger gelegenen Bezirksstrasse, stehen 4 Gebäude theils älteren, theils neueren Bestandes als die Bahn, und zwar bahnaufwärts in einer Entfernung von 2-30 m vom gewöhnlichen Ufer des Baches, als weiterer Beweis dafür, dass man seit längsten Zeiten nur geringfügige Hochwässer kennt.

Der Kozaczówkabach selbst ist kein Gebirgsgewässer, seine Quellen liegen auf mässig erhobenen Hügeln bei Sobódka lesna und ungefähr 7 km von dem Bahndurchlasse entfernt; sein Niederschlagsgebiet bis zur Bahn kann, hoch gerechnet, 20 qkm betragen, und nur infolge der ausserhalb aller Erfahrung stehenden Intensität und Dauer der Wolkenbrüche, die sich durch 6 Stunden über diesem Niederschlagsgebiete ergossen, ist es zuzuschreiben, dass das Wasser in kurzer Zeit zu einer Höhe anschwoll, die beim Bahndurchlasse eine Mehrhöhe von 3,6 m erreichte. Diese Wassermenge ist zur vorgedachten Höhe in der Zeit zwischen 8 Uhr Abends und 1 Uhr Nachts bei völliger Finsterniss angewachsen und konnte seitens des Bahnwächterpersonals schon deshalb nicht wahrgenommen und um so weniger als eine den Bestand des Dammes bedrohende Gefahr gewürdigt werden, als auch beim höchsten Stande das Wasser noch etwa 0,75 m unter dem Bahnplanum verblieb und auch die Unterkante des Brückenträgers noch nicht erreichte, so dass ein Bahnwächter für diese bisher noch nie gefährdete Bahnstelle auch bei grösserer und intelligenterer Aufmerksamkeit kein Uebel vermuthen konnte. Alle entgegenge-

setzten Behauptungen, wonach das Wasser sich über den Bahndamm ergossen hätte, sind ganz unrichtig. Die in der geschilderten Weise ganz unerwartet und rapid angewachsene Wassermenge, die sich dergestalt an den Böschungen des Bahndammes in einer oberen Länge von etwa 30—40 m staute und durch die Strömung gleichzeitig die Durchlasssohle und den Damm unterwusch, repräsentirt in der Querschnittsfläche ungefähr das Vierfache der Durchflussöffnung der Brücke, und wenn man die theis vor, theils nach dem erfolgten Einsturze der Brücke bewirkte Auskolkung der Durchlasssohle mitrechnet, beiläufig das Siebenfache der gedachten Durchflussfläche. Einem solchen gewaltigen Andrange der Wasserkraft konnte der Damm auf die Dauer nicht widerstehen, und das Unausbleibliche musste erfolgen. Der Damm sammt Brücke wurde vom Wasser weggerissen, und zwar zum Unglück in dem Moment, als der Personenzug Nr. 314 einige Minuten vor 1 Uhr Nachts über die Brücke fuhr, sei es weil die rollende Last des Zuges dem bereits aufs höchste in Anspruch genommenen Damme durch die Erschütterung die restliche Widerstandsfähigkeit benahm, sei es, weil eben in dem kritischen Augenblick ein neuer heftiger Wasseranprall stattfand. Wie immer dem gewesen sein mag, die Katastrophe erfolgte plötzlich, ohne dass sie irgendwie vorauszusehen war. Damm und Brücke widerstanden allen Angriffen des Wassers zum mindesten bis auf 1 Stunde 20 Minuten vor der Katastrophe, die, wie gesagt, einige Minuten vor 1 Uhr (12 Uhr 45 Minuten [?]) stattfand, da um etwa 11 Uhr 20 Minuten der mit 2 Lokomotiven schwererer Gattung bespannte Lastzug Nr. 362 die Unfallstelle noch anstandslos passirt hatte.

Dem sachverständigen und unbefangenen Urtheil gegenüber muss es als unzweifelhaft erwiesen gelten, dass die Ursache der Katastrophe, von welcher der Zug 314 betroffen wurde, ausschliesslich in einem glücklicherweise sehr seltenen Elementarereignisse gelegen ist, dem gegenüber leider weder eine weitergehende Voraussicht, noch eine Berechnung der Wirkungen oder ein Vorbeugen möglich waren, wobei noch zu bemerken ist, dass, aller Wahrscheinlichkeit nach, auch bei Tageshelle am Bahndamme und an der Brücke kein Anzeichen der Gefährdung des Bestandes wahrzunehmen gewesen wäre, weil der erwiesene Umstand, dass die Lokomotive die gegenüber liegende Brückenseite erreichen konnte und erst durch den Einsturz zurückgezogen und in den Abgrund gestürzt wurde, dafür spricht, dass entweder gar keine oder eine sehr geringfügige Deformation des Dammes und der Brückenwiderlager vorher eingetreten war.

Demzufolge muss den in einigen Tagesblättern vorgebrachten Behauptungen, dass die Brücke nur ein altes Provisorium war und dass der Bahnkörper oder das Geleise überhaupt schadhaft und reparaturbedürftig waren, ein entschiedenes Dementi entgegengesetzt werden. Bahnkörper, Brücke und Geleise befanden sich in vollkommen gutem Zustande.

Nach Angabe der im rückwärtigen Zugtheile diensthabenden Kondukteure Bittner und Winnicki und des Schlussbremsers Pruchnicki befanden sich in den abgestürzten Wagen ausser denjenigen Passagieren, die sich thatsächlich als Gerettete gleich an Ort und Stelle zusammenfanden oder später als solche noch hinzukamen, nur nachfolgend aufgezählte Personen in den abgestürzten Zugtheilen, welche leider wohl alle als **Todte** angesehen werden müssen, obschon bis zum Abschlusse dieses Berichtes noch nicht alle Leichen geborgen waren.

Es sind dies: 1. Zachar, Lokomotivführer des verunglückten Zuges, geborgen und agnoscirt; 2. Krejci, Heizer des Zuges, nicht aufgefunden; 3. Ziembicki, Zugführer des Zuges, geborgen und agnoscirt; 4. Josef Rudniki, K. K. Postkontrolor, geborgen und agnoscirt; 5. Wolszinski, K. K. Postkondukteur, geborgen und agnoscirt; 6. Diakow, K. K. Postamtsdiener, geborgen und agnoscirt; 7. Frau Odolska, K. K. Oberstenwittwe, geborgen und agnoscirt; 8. Mahler, Kaufmann aus Wien, geborgen und agnoscirt; 9. Dr. Zeiler, K. und K. Regimentsarzt, geborgen und agnoscirt.

An Geretteten, mehr oder weniger **Verletzten** haben sich 10 Personen gemeldet; doch kann von eigentlichen Verletzungen nur bei dem K. K. Postoffizial Edmund Grädinger, der in das Spital in Kolomea gebracht werden musste, und bei dem Eisenbahnkondukteur Szalich die Rede sein.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 22. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene, im Betriebe der Oesterreichischen Nordwestbahn stehende Lokalbahn **Melnik-Mseno** mit den Strecken **Melnik-Mseno** (23,962 km), **Lhotka-Strednitz** (2,991 km) und **Melnik-Elbeumschlagplatz** (3,061 km), von welchen die letztere Strecke nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet wurde, ist den **Vereinsbahnstrecken** zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen. K. K. **Oesterreichische Staatsbahnen.** Die an der Strecke Wodnian-Prachatitz zwischen den Stationen Wodnian-Stadt und Barau im Kilometer 7,9/8,0 gelegene Haltestelle **Prazak** ist am 1. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2572 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Vertretung der Skandinavischen Bahnen in dem Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehrs durch die Dänischen Staatsbahnen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2646 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische und Dänische Staatsbahn sowie die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Erhebungen über die baulichen Anlagen und Betriebseinrichtungen bei den Oesterreichischen Privatbahnen.

Das Eisenbahnministerium lässt in Anbetracht des stetig zunehmenden Eisenbahnverkehrs unausgesetzt darüber Erhebungen pflegen, in wie weit die bestehenden baulichen Anlagen und Betriebseinrichtungen der einzelnen Eisenbahnlinien, insbesondere auch jene der Privatbahnen, hinreichend erscheinen, um für eine sichere und anstandslose Abwickelung des gesteigerten Verkehrs Gewähr zu bieten. Hiermit im Zusammenhange wird die Frage, in wie fern zu diesem Zweck etwa Neuherstellungen oder Anschaffungen sich vom Betriebs- und Verkehrsstandpunkte als wünschenswerth oder nothwendig erweisen, ständig eingehenden Erwägungen unterzogen. Anlässlich des Ergebnisses der bezüglich der **Oesterreichischen Nordwestbahn** und der **Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** gepflogenen Erhebungen hat das Eisenbahnministerium soeben an die beiden genannten Bahngesellschaften **Erlasse** gerichtet, deren wesentlicher Inhalt nachstehend zur Mittheilung gelangt.

In dem an die erstgenannte Gesellschaft ergangenen Erlasse wird der Verwaltungsrath vor allem darauf aufmerksam gemacht, dass die Verpflichtung zur Legung des **Doppelgeleises** auf den garantirten Linien bereits eingetreten ist und mithin in Gemässheit der Bestimmung des § 2 der Konzession vom 8. September 1868 die Herstellung des Unterbaues für das zweite Geleise sowie dessen Legung in jenen Strecken, wo die Staatsverwaltung es für nothwendig findet, gefordert werden kann. Infolge dessen wird die Gesellschaft bezüglich jener Strecken, in welchen im Interesse der Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes demnächst mit der Legung des zweiten Geleises zu beginnen sein wird, ehestens die geeigneten Anträge zu erstatten und die Projektsvorlage vorzubereiten haben. Auch bei der **Elbethallinie** kommt der Rohertrag dem konzessionsmässigen Grenzwerthe stetig näher, und ist die Ausführung des zweiten Geleises wenigstens in jenen Strecken, wo der Verkehr ein sehr dichter ist, wie z. B. in der Strecke Schreckenstein-Tetschen, vom Betriebs- und Verkehrsstandpunkte im höchsten Maasse wünschenswerth und dringlich. Die Gesellschaft wurde dementsprechend eingeladen, unter Vorlage der nöthigen technischen Entwürfe baldthunlichst Antrag zu stellen. Ein besonderes Augenmerk widmet der Erlass der Ausgestaltung der **Stationsanlagen**. Hier wurde zunächst rücksichtlich mehrerer Stationen, darunter Jedlesee-transito, Ober-Hollabrunn, Branzaus, Wiese, Okrouhlitz, Tischlowitz, Chwala-Pocernitz, die Herstellung längerer, den verkehrenden Zügen entsprechender Kreuzungsgeleise im Interesse der sicheren und ungestörten Verkehrsabwickelung als geboten befunden. Dann wurde bezüglich einzelner Stationen eine Erweiterung der Frachtenmagazine empfohlen und bemerkt, dass in manchen Stationen vielleicht auch eine Vergrösserung der Aufnahmegebäude und insbesondere der Büreaulokalitäten sich als nothwendig herausstellen dürfte. In Ansehung dreier Wasserstationsanlagen wurde verlangt, dieselben leistungsfähiger zu gestalten. Ein weiterer Abschnitt des Erlasses beschäftigt sich mit den Sicherungsanlagen, wobei der Gesellschaft nahe gelegt wird, die Einrichtung zur Kontrole der Fahrgeschwindigkeit der Züge vor allem in jenen Strecken zu aktiviren, welche Gefälle von 10 ‰ und darüber besitzen. Derartige, mit solchen Einrichtungen bisher nicht versehene Strecken befinden sich im garantirten Netze etwa 344 km und im Ergänzungsnetze etwa 60 km. Was den **Oberbau** anbe-

langt, so wurde anerkannt, dass der Erhaltung desselben seitens der Verwaltung eine grosse Sorgfalt zugewendet wird. Im Interesse einer besseren Ausgestaltung desselben wurde jedoch die Beseitigung des aus Altschienen erzeugten Langschwellenoberbaues aus den Schnellzugsstrecken, sowie die Aenderung einzelner Details in den Konstruktionstheilen empfohlen. Ausserdem wurde erwähnt, dass der Verkehr von Schnellzügen mit grösserer als der bisherigen Geschwindigkeit eine Rekonstruktion des Oberbaues und insbesondere die gerade Durchfahrt in den Stationen, wo die Schnellzüge nicht anhalten, zur nothwendigen Voraussetzung haben dürfte. Rücksichtlich des gesellschaftlichen Fahrparkes wurde die raschere Auswechselung der alten Personenwagen mit Kupeesystem gegen neue Interkommunikationswagen, desgleichen auch die bessere Beleuchtung der Personenwagen als besonders wünschenswerth bezeichnet.

Im Anschlusse an die Darstellung der vom Standpunkte der Oberaufsicht als in hohem Grade wünschenswerthen und zum Theil unerlässlichen Vorsorgen erging an den Verwaltungsrath die Einladung, bis längstens Ende Oktober d. J. ein die sämmtlichen auszuführenden Herstellungen und Anschaffungen umfassendes Programm für die Reihenfolge der Inangriffnahme und der Vollendung derselben unter Anschluss der etwa noch erforderlichen und bis dahin fertiggestellten Projekte dem Ministerium vorzulegen. Hierbei wurde es als selbstverständlich bezeichnet, dass die Gesellschaft die ökonomischen Rücksichten vom Standpunkte des Staatsgarantie-Verhältnisses unbeschadet der Wahrung der Interessen der Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes bei Aufstellung des Programmes im Auge zu behalten habe. Der gleichzeitig an die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn gelangte Erlass bewegt sich im gleichen Rahmen wie jener an die Oesterreichische Nordwestbahn und unterscheidet sich von demselben nur dadurch, dass hier die Frage der Legung des zweiten Geleises nicht mitspielt, weil die Voraussetzungen hierfür nach den Bestimmungen der Konzessionsurkunde und den Verkehrsverhältnissen noch nicht in gleichem Maasse vorhanden sind.

Zum Gesetzentwurfe über die Investitionen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Der Motivenbericht des Königlich Ungarischen Handelsministers zu obigem Gesetzentwurfe enthält ausser den in Nr. 51 S. 473 d. Ztg. angeführten Begründungen für die Werkstättenauslagen die weiteren Darstellungen der in Aussicht genommenen Arbeiten. Weit bedeutender als die Zuwendungen für die Werkstätten und Zugförderungsanlagen sind die Investitionen zum Zwecke der Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, für die Legung zweiter Geleise, für die Erweiterung der Bahnhöfe und für die Neuanschaffung von Materialien.

Für Zugförderungsanlagen sind 4 600 000 fl. präliminirt; darunter für 272 gedeckte Lokomotivstellen 2 176 000 fl., für Kohlenschuppen 990 000 fl., für Verbesserung von 59 Wasserstationen 800 000 fl. Für Beleuchtungsanlagen, namentlich elektrische Anlagen, sind 600 000 fl. eingestellt. Für die Anschaffung von Lokomotiven sind 17 035 000 fl. präliminirt. Die Leistung einer Lokomotive im Jahre 1889 betrug 24 976 Zugkm; im Jahre 1892 musste eine Lokomotive bereits 27 850 km leisten, was einer übermässigen und unökonomischen Inanspruchnahme gleichkommt. Thatsächlich werden jetzt nur 370 neue Lokomotiven angeschafft und der Restbetrag für Tilgung der schwebenden Schuld für die in den Jahren 1895 und 1896 angekauften Lokomotiven verwendet.

Für Personen- und Kondukteurwagen sind 5 040 000 fl. präliminirt. Es wird dargelegt, dass die Personenwagen der Ungarischen Staatsbahnen in den Jahren 1893 56 122 km, 1894 57 332 km, 1896 50 000 km geleistet haben, was die durchschnittlichen Leistungen der Personenwagen bei den Bahnen, die dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehören, um 7 000 bis 10 000 km übersteigt. Die Gesetzesvorlage nimmt die Anschaffung von 430 dreiachsigen und 650 zweiachsigen Personen- und von 50 Kondukteurwagen in Aussicht.

Für die Vermehrung der Lastwagen sind 16 000 000 fl. eingestellt, und zwar sollen innerhalb der nächsten 5 Jahre 7 000 Lastwagn angeschafft werden. Die Kosten dieser Wagen betragen 14 000 000 fl.; ausserdem soll der Preis für die im Jahre 1896 gelieferten 1 000 Wagen bezahlt werden. Für die Jahre 1896 und 1897 sind 6 022 000 fl., für das Jahr 1898 4 000 000 fl., für 1899 2 000 000 fl., für 1900 2 000 000 fl. und für 1901 1 978 000 fl. eingestellt. Bei dieser Anschaffung ist für die nächsten Jahre nur eine durchschnittliche Verkehrsvermehrung von 3,5 % in Aussicht genommen, während in dem vorhergegangenen Zeitabschnitt die durchschnittliche Zunahme 7,47 % betragen hat.

Für Heizungs-, Beleuchtungs- und Bremsvorrichtungen beträgt das Präliminare 1 350 000 fl. Bei diesem Kredit ist Rücksicht genommen auf die fortschreitenden Vervollkommnungen der Einrichtungen, namentlich der Bremsvorrichtungen, und ist das Programm auf die dringendsten Anschaffungen beschränkt. Für das Jahr 1897 sind 200 000 fl., 1898 bis 1902 je 150 000 fl., für die Jahre 1903—1906 je 100 000 fl. eingestellt.

Für die Auswechselung von Holzbrücken gegen Eisenbrücken sind 2 000 000 fl. vorgesehen. Nach einem früheren Programm sollten diese Auswechselungen auf den Linien der Ungarischen Staatsbahnen 9 292 000 fl. kosten, thatsächlich wurden 6 225 000 fl. verausgabt; es waren daher noch 3 067 000 fl. erforderlich. Es werden aber mit Hinzurechnung der Auswechslung der auf der Arad-Temesvárer Linie befindlichen Holzbrücken 4 900 000 fl. benöthigt werden, von welcher Summe 2 000 000 fl. angesprochen werden. Dieser Betrag soll in 8 Jahren verbraucht werden, und zwar 1897 100 000 fl., 1898 300 000 fl., 1899 400 000 fl., 1900 und 1901 je 300 000 fl., 1902—1904 je 200 000 fl. Für diese Beträge ist die Auswechselung der Brücken zwischen Küküllö und Viza, der Marosbrücke bei Arad, der Theiss-Inundationsbrücke bei Algyö und der Inundationsbrücken an der Drau in Aussicht genommen.

Für zweite Geleise und Rangirstationen beträgt das Präliminare 13 650 000 fl. Hiervon entfallen auf die Linie Budapest-Marchegg 1 600 000 fl., und zwar soll das zweite Geleise gelegt werden auf der Gran-, Eipel- und Marchbrücke, ferner im Tunnel bei Pressburg, bezw. diese Brücken entsprechend umgestaltet werden. Das zweite Geleis auf der Strecke Hatvan-Salgó-Tarján wird den Betrag von 2 000 000 fl. in Anspruch nehmen; die Legung desselben erscheint mit Rücksicht auf den grossen Verkehr der Linie — es verkehren neben 10 Personenzügen noch 30—40 Lastzüge täglich — nothwendig; denn der Zugdienst ist nur mit grossen Schwierigkeiten und mit Verspätungen möglich. Die bedeutendste Auslage, 6 000 000 fl., wird die Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Kelenföld-Raab in Anspruch nehmen. Die Arbeit auf der 129 km langen Linie soll bis Ende 1902 ausgeführt sein, weshalb für das Jahr 1897 200 000 fl., 1898 1 000 000 fl., 1899 und 1900 je 1 500 000 fl., 1901 1 000 000 fl. und für das Jahr 1902 800 000 fl. vorgesehen werden.

Es empfiehlt sich weiter, auf der Linie Szolnok-Czegléd ein zweites Geleise zu legen und einen Theil des Szolnok-Budapester Verkehrs über Czegléd zu dirigiren, was noch den Vortheil hat, dass die Szolnok-Czegléder Linie kürzer ist, günstigere Steigungsverhältnisse besitzt und demnach leistungsfähiger ist, nachdem der südöstliche und östliche Verkehr, welcher über Szolnok nach Budapest geht, die Rákos-Ujszászer Linie in solchem Maasse belastet, dass man für die Erleichterung desselben Sorge tragen muss.

Die Kosten der Arbeit, die im Jahre 1899 zu beginnen und innerhalb dreier Jahre zu beendigen wäre, sind mit 900 000 fl. vorgeschrieben, von welchen in den Jahren 1899—1901 je 300 000 fl. zu verwenden sein werden.

Für die Hebung der Leistungsfähigkeit der Piski-Petrozsényer Linie sollen 2 500 000 fl. verwendet werden. Diese Umgestaltungen erscheinen mit Rücksicht auf die starke Zunahme der Kohlenproduktion im Petrozsényer Revier nothwendig. Die Legung eines zweiten Geleises würde einen sehr grossen Kostenaufwand beanspruchen; es ist daher die Erweiterung der Station Petrozsény und einiger anderer Stationen sowie die Aufstellung von Ausweichen zwischen Váralja-Hátszeg und Puj und zwischen Puj und Krivádia und die Legung eines zweiten Geleises zwischen Petrozsény und Banicza geplant.

Einer der wichtigsten Knotenpunkte im Netze der Staatsbahnen bildet die Station Dombovár. Die Verhältnisse sind jedoch dort sehr ungünstig; es fehlt an Raum bezw. an Geleisen zur Aufnahme von Zügen, denn nur 500 Wagen finden Platz und es müssen oft ganze Wagenreihen auf die offene Strecke geschoben werden. Auch kommt der Fall vor, dass die Lastzüge nicht aufgenommen werden können und in den vor Dombovár befindlichen Stationen zurückgehalten werden müssen. Zur Behebung dieser Uebelstände sollen Rangirgeleise gelegt werden, deren Kosten, auf 2 Jahre vertheilt, 350 000 fl. betragen werden. Ferner ist die Anlage eines Rangirbahnhofes in Salgo-Tarjan mit einem Kostenaufwand von 300 000 fl. geplant. Dieselbe ist durch den steigenden Kohlenverkehr motivirt.

Für die Erweiterung der Bahnhöfe sind 17 105 000 fl. eingestellt. Die grösste Summe, 4 000 000 fl., nimmt die Vergrösserung des Bahnhofes in Fiume in Anspruch. Es hat sich herausgestellt, dass trotz aller Bemühungen und Auslagen eine Beseitigung der Verkehrsschwierigkeiten in Fiume nur dann erreichbar sein wird, wenn auf dem Holzlagerterritorium Brajdicza ein besonderer Bahnhof für Hölzer errichtet wird, welcher mit der Hauptlinie durch eine Schleife verbunden wird, sodass die Holzzüge in der zu diesem Zwecke zu erweiternden Station Buccari zusammengestellt und ohne Berührung der Fiumaner Hauptstation direkt nach Brajdicza dirigirt werden. Zu diesem Zwecke muss das schmale Gebiet in Brajdicza am Meere aufgeschüttet und erweitert werden; auch ist ein Rangirgeleise und eine Zugförderungsanlage herzustellen. Hierzu kommen

noch die auf dem Punto-Franco im Bau stehenden Lagerräume, Geleise usw., deren Gesammtkosten auf 3 923 000 fl. berechnet sind. Von diesem Betrage entfallen 1 700 000 fl. auf die Aufschüttung in Brajdicza und 1 200 000 fl. auf das Verbindungsgeleise mit der Hauptbahn. Diese Arbeiten sollen innerhalb 3—4 Jahren zur Ausführung gelangen.

Für den Bau des Kohlenbahnhofes in Budapest sind 2 500 000 fl. bestimmt. Diese Herstellung hängt damit zusammen, dass der Westbahnhof in Budapest, welcher vor 20 Jahren, eingekeilt zwischen der Reparaturwerkstätte und den Frachtenmagazinen, erbaut wurde, sich der vervielfachten Frequenz gegenüber als ungenügend erweist. Namentlich sind die Geleise und die Frachtenmagazine weder in Bezug auf Anordnung, noch in Bezug auf Ausdehnung den Anforderungen entsprechend und zeigt sich dies insbesondere im Kohlen- und Holzverkehre. Um hier Abhilfe zu schaffen, ist es in erster Linie nothwendig, aus dem Gebiete des Bahnhofes die Werkstätte und die Zugförderungsanlagen zu verlegen, und dies ist um so motivirter, als die Einrichtung der Werkstätte veraltet ist und die Zugförderungsanlage unbedingt eine Erweiterung erfordert. Wenn auch nach dieser Verlegung Raum gewonnen wird, kann derselbe namentlich längs der angrenzenden Gasse nicht für Kohlen- und Holzlager verwendet werden; da aber die Industrie der Hauptstadt einen stetig steigenden Kohlenbedarf beansprucht und eine Vergrösserung des Kohlenverkehrs durch die Budapest-Graner Bahn zu erwarten ist, muss an die Errichtung eines besonderen Kohlenbahnhofes geschritten werden. Wenn die hier gekennzeichneten Verlegungen stattgefunden haben, wird es möglich sein, den Westbahnhof in der Weise umzugestalten, dass derselbe für die Einfahrt und Ausfahrt der nach allen Richtungen verkehrenden Personenzüge geeignet sein wird, was künftighin um so nothwendiger sein wird, als der Ostbahnhof, welcher nicht erweitert werden kann, sich schon jetzt als zu klein erweist. Auch der Frachtenverkehr wird vom Westbahnhof wegzuverlegen sein.

Die Vergrösserung des Bahnhofes in Debreczin wird 1 470 000 fl. beanspruchen und sollen die Arbeiten innerhalb 8 Jahren durchgeführt sein.

Die Vergrösserung des Temesvar-Josefstädter Bahnhofes war schon im Jahre 1894 in Aussicht genommen und sind seither 450 000 fl. verausgabt worden. Innerhalb der nächsten 10 Jahre sind noch 1 970 000 fl. zu verwenden, sodass die gesammten Arbeiten 2 420 000 fl. kosten werden.

Für die Erweiterung der Station Klausenburg sind zur Verwendung innerhalb der nächsten 4 Jahre 570 000 fl. eingestellt, für die Station Fünfkirchen zur Verausgabung im Jahre 1898 315 000 fl. Die Erweiterungen in Kronstadt sind mit 350 000 fl. präliminirt Die Stationsbauten in Arad erfordern nicht 200 000 fl. wie in Nr. 49 S. 458 unter 5 h d. Ztg. angegeben, sondern 2 000 000 fl. Weder die Räumlichkeiten des Personenbahnhofes, noch die Kanzleien und Magazine genügen im Entferntesten dem heutigen Verkehre. Der Bahnhof muss vergrössert und die Zugförderungsanlage verlegt werden, ebenso sind Manipulations- und Rangirgeleise nöthig und neue Magazine zu erbauen. Das Aufnahmegebäude für den Personenverkehr wird umgebaut bezw. wesentlich vergrössert. Die Ausgabe des erwähnten Betrages vertheilt sich vom Jahre 1899 angefangen auf 8 Jahre.

In Piski wird die Station erweitert, das Aufnahmegebäude neu gebaut, die Zugförderungsanlage verlegt und die Zahl der Stationsgeleise vermehrt. Die Kosten von 960 000 fl sind von 1897 bis 1902 zu verausgaben. In Grosswardein wird das Aufnahmegebäude für den Personenverkehr vergrössert und werden geeignete Lokalitäten für die Kanzleien und für die Post geschaffen. Die Kosten betragen 200 000 fl., die Ausführung ist für die Jahre 1903 und 1904 in Aussicht gestellt.

In der Station Zólyom (Alsohl) verkehren täglich 55 bis 60 Züge und werden 1 200—1 500 Wagen bewegt, für die im ganzen 7 Geleise zur Disposition stehen. Die Situation wird noch durch den Umstand erschwert, dass in Zólyom, als dem Endpunkte der Sohl-Ruttkaer Gebirgslinie, sämmtliche Lastzüge rangirt werden müssen. Die Verbesserung wird in der Weise erfolgen, dass die Reparaturwerkstätte und die Zugförderungsanlage verlegt und die Station verlängert wird. Die Kosten betragen 700 000 fl. Die Vergrösserung der Station Fülek beansprucht 310 000 fl. In der Station Szegedin sind die Personen-Aufnahmegebäude zu vergrössern; weiter sind die Geleiseanlagen zu erweitern. Die Kosten werden 500 000 fl. betragen. Es beanspruchen noch 200 000 fl. die Station Sátoralja-Ujhely, 150 000 fl. die Station Párkány-Nána, 400 000 fl. die Station Kaposvár, 260 000 fl. die Station Szatmár. In Orsova ist die Errichtung einer Umschlagsstation mit dem Kostenbetrage von 250 000 fl. in Aussicht genommen. Dieser Betrag repräsentirt nur die ersten Auslagen, denn die vollständige Ausgestaltung dieser Station wird noch grössere Summen in Anspruch nehmen.

Für kleinere Ergänzungsarbeiten, Vermehrung des Inventars sind 4 000 000 fl. pauschaliter angenommen, wobei bemerkt wird, dass aus dieser Summe nur die Bedürfnisse gedeckt werden, welche im Laufe der letzten Jahre erwachsen sind; für neu eintretende Erfordernisse soll im Rahmen des Budgets gesorgt werden. Die letzte Post der Investitionsausgaben bildet der Betrag von 750 000 fl. für Schneeschutzbauten auf der Fiumaner Linie. Die Schneeverwehungen sind alljährlich Ursachen der Verkehrsstörungen auf der Fiumaner Strecke und kommen diese Verwehungen zumeist zwischen den Stationen Delnice und Meja vor. Durch Errichtung von Schutzmauern, Eindeckungen, Verlängerungen von Tunnels soll dem Uebel möglichst abgeholfen werden.

Nachtragskredit für die Eisenbahn Marmaros-Sziget-Landesgrenze.

Der Handelsminister hat dem Ungarischen Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf vorgelegt, mit welchem der Kredit für die Bahn Marmaros-Sziget-Landesgrenze, behufs Deckung der Baukosten und Befriedigung der aus dem Bau stammenden Forderungen des Unternehmers, um 1 967 000 fl. erhöht werden soll. Die Baukosten der Bahn waren mit 8 479 985 fl. veranschlagt und wurden die Arbeiten von der Firma G. Gregersen und Söhne um 7 408 838 fl. erstanden. Die Beendigung der Arbeiten war für den 30. Juni 1895 festgesetzt. Wichtige politische und strategische Interessen liessen den Handelsminister Gewicht darauf legen, den Vollendungstermin abzukürzen, und wurde bestimmt, dass die Bahn schon am 1. Dezember 1894 dem Verkehr übergeben werden müsse, wofür im Bauvertrage eine besondere Prämie von 80 000 ℳ bedungen wurde. Im Juli 1893, während die Bauarbeiten im besten Zuge waren, trat im oberen Theissgebiete die Cholera auf, verbreitete sich unter den Bahnarbeitern, von denen 633 erkrankten und 226 starben. Die Folge war eine allgemeine Flucht der Arbeiter, sodass der Stand derselben innerhalb zweier Wochen von 7 770 auf 3 520 gesunken war. Der Bauunternehmer forderte hierauf die Einstellung der Bauarbeiten, da ein Fall von force majeur vorliege, das Handelsministerium schlug dieses Verlangen ebenso ab, wie die begehrte Verlängerung des Bautermins. Die Bauunternehmung arbeitete hierauf mit grösster Kraftanstrengung — im Laufe des Jahres 1894 waren zeitweilig 16 000 Arbeiter beschäftigt — und suchte die zurückgebliebenen Arbeiten zu forziren. Selbstverständlich erforderten diese Verfügungen ausserordentliche materielle Anstrengungen und wurde der Unternehmung in Berücksichtigung der Umstände ein ausserordentlicher Vorschuss von 2 100 000 fl. zur Verfügung gestellt. Die Bahn war auch im Dezember 1894 für den provisorischen Betrieb fertig, doch trat die Unternehmung mit Mehransprüchen auf, welche dieselbe bei der Endabrechnung auf 5 922 217 fl. summirte. Diese Ansprüche ermässigte die Unternehmung nach mehrfachen Verhandlungen auf 4 200 000 fl., worauf der Minister eine Kommission zur Untersuchung der Bücher, Rechnungen und Schriften sowie der Original-Zahlungsdokumente der Firma entsendete, damit auf Grund derselben festgestellt werde, welche Mehrauslagen auf die Cholera zurückgeführt werden können. Es wurde konstatirt, dass sich das Arbeitslohn um 19 % vertheuert hatte, dass die allgemeine Vertheuerung innerhalb der Bauzeit 37,5 % ausmachte, und dass die Gesammtersatzansprüche mit 2 903 402,40 fl. zu bemessen sind. Auf dieser Basis wurde auch der Vergleich geschlossen; die Bauunternehmung begnügte sich mit dem Betrage von 2 903 402,40 fl., sodass derselben nach Abrechnung des Vorschusses von 1 918 283 fl. noch 985 119,40 fl. zu zahlen sind. Ausser dieser Entschädigungssumme hat die Unternehmung für faktisch geleistete Bauarbeiten 477 196,53 fl., endlich für Rücklässe 353 933,20 fl., demnach insgesammt 1 816 249,13 fl. zu erhalten. Für den Bau der in Rede stehenden Bahn war ein Gesammtkredit von 13 500 000 fl. bewilligt, das Erforderniss stellt sich aber auf 15 466 268,64 fl. und eben deshalb wird nunmehr ein Kredit von 1 967 000 fl. angesprochen.

Eisenbahnprojekte.

Arvathal-Vizinalbahn. Nach dem Gesetzentwurfe über die Konzessionirung der Arvathal-Vizinalbahn, welcher gegenwärtig dem Abgeordnetenhause vorliegt, wird diese normalspurige Bahn von der Station Kralowa der Kaschau-Oderberger Bahn, mit Berührung von Alsó-Kubin bis an die Landesgrenze geführt.

Der Betrieb der Bahn wird der Kaschau-Oderberger Bahn übergeben, welche die Bewilligung erhält, die aus diesem Betriebe stammenden Einnahmen und Ausgaben in die Betriebsrechnung aufzunehmen. Das Stammkapital ist mit 3 570 000 Gulden festgesetzt, und zwar 1 249 500 fl. in Stammaktien und 2 320 500 fl. in Prioritätsaktien. Zu den Stammaktien tragen bei die Arvaer Herrschaft 160 000 fl., die Gemeinden des Arvaer Komitats 227 000 fl., das Arvaer Komitat 166 000 fl., der Ungarische Staat 696 500 fl. Der Beitrag des Staats setzt sich folgendermaassen zusammen: jährliches Pachtpauschale 15 975 fl.

im Kapitalwerthe von 319 500 fl.; aus der budgetären Unterstützungssumme für Vizinalbahnen jährlich 17 850 fl. im Kapitalwerthe von 357 000 fl.; aus den geringeren Erhaltungskosten für die Staatsstrasse 20 Jahre hindurch 1 500 fl. im Kapitalwerthe von 20 000 fl. Die Kaschau-Oderberger Bahn erhält für den Betrieb 30 bis 50 % der Betriebseinnahme, welcher Betrag jedoch nicht geringer als 57 000 fl. im Jahre sein darf.

Vissóthaler Eisenbahn. Es wird der Bau einer neuen Eisenbahnlinie von besonderer Wichtigkeit geplant, welche berufen sein wird den Durchgangsverkehr Ungarns von Westen nach Osten in bedeutendem Maasse zu steigern. Die neue Eisenbahnlinie wird von der Station Marmaros-Sziget ausgehen, das Thal des Vissóflusses bis zur Ungarischen Landesgrenze durchziehen, die Gemeinden Trebusa, Bisztra, Kraszna Legradina, Felsö Vissó, Mojszin und Borsa berührend. Beim Rodnaer Pass überschreitet die Bahnlinie die Ungarische Landesgrenze, geht sodann in das Thal des Flusses Aranyos Besztereze, von wo an sie nunmehr auf Oesterreichischem Gebiet sich hinzieht bis zur Stadt Kimpolung, und sich hier dem bereits ausgebauten Oesterreichischen Eisenbahnnetze anschliesst. Diese neue, in einer Länge von 150 km zu erbauende Eisenbahnlinie würde die Verbindung von Westeuropa mit Russland um beinahe 200 km abkürzen. Infolge dessen würde der Verkehr nach Odessa sowie nach den sich dort vereinigenden Eisenbahnlinien zum Schwarzen Meere, welcher bisher über Galizien und durch Wien geleitet wird, nach Herstellung der genannten Eisenbahnlinie durch Ungarn mit Berührung von Budapest seine Abwickelung erfahren. Dem auf den Ausbau der in Rede stehenden Eisenbahnlinie bezughabenden Gesetzentwurfe gemäss wird der Ungarische Staat 2 000 000 fl. zum Ausbau dieser besonders wichtigen Eisenbahnstrecke beitragen.

Lokalbahn Szolnok-Kis-Kun-Félegyháza. Vor kurzem fand die konstituirende Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Szolnok-Kis-Kun-Félegyháza in Budapest statt. In derselben gelangte der Bericht des Gründerkonsortiums über die bisher im Interesse der Realisirung des Projekts eingeleiteten Maassnahmen zum Vortrage, welchem zufolge mit Genehmigung des Königlich Ungarischen Handelsministers der Bau der Bahn bereits in Angriff genommen wurde und dessen Vollendung noch im Laufe dieses Jahres voraussichtlich erfolgen wird. Die effektiven Baukosten dieser von dem Knotenpunkt Szolnok abzweigenden und in der Station Kis-Kun-Félegyháza der Hauptlinie Marchegg-Budapest-Orsova endenden, 64,3 km langen, als vollspurige Lokalbahn zu erbauenden und von den Ungarischen Staatsbahnen demnächst zu betreibenden Linie sind mit 1 900 000 fl., d. i. 29 549 fl. für 1 Bahnkm bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 154 300 fl. für Beschaffung von Fahrbetriebsmittel entfällt. Nach Kenntnissnahme des Berichts und Genehmigung der Durchführung der Finanzirung erklärte die Unternehmung ihre Konstituirung als Aktiengesellschaft, worauf die Wahlen in die Direktion und in den Aufsichtsrath erfolgten. Zum Präsidenten des Direktionsraths wurde Dr. Ludwig Kralik und zum Vizepräsidenten Ludwig Beniczky und Karl Bagossy gewählt.

Konzessionirung neuer Eisenbahnlinien.

Das „Reichsgesetzblatt" veröffentlicht die Konzessionsurkunden für die Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unter-Drauburg-Wöllan. Die Trasse der als Hauptbahnen zweiten Ranges auszuführenden Linien ist die folgende: 1. von der Station Zeltweg der Staatsbahnlinie St. Michael-Glandorf über Weisskirchen, St. Peter-Reichenfels, St. Leonhard und Twimberg (Preblau) zur Station Wolfsberg der Staatsbahnlinie Unter-Drauburg-Wolfsberg und 2. von der Station Unter-Drauburg der Südbahnlinie Marburg-Franzenzfeste über Windisch-Graz, St. Martin und Missling zur Station Wöllan der Lokalbahn Cilli-Wöllan. Für diese Linien garantirt der Staat einen jährlichen Reinertrag, welcher der 4 % Verzinsung und Tilgung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens von 6 400 000 fl. entspricht. Der Bau der beiden Bahnen ist binnen 2 Jahren zu vollenden. Der Betrieb dieser Bahnen wird vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt werden. Die Dauer der Konzession beträgt 90 Jahre. Der Staat hat das Recht, die Bahnen jederzeit einzulösen; er übernimmt in diesem Falle das Prioritätsanlehen und die sonstigen Hypothekaranlehen zur Selbstzahlung und zahlt die Aktien zum vollen Nennwerthe in Baarem oder Schuldverschreibungen aus.

Pensionsinstitut der Oesterreichischen Lokalbahnen.

Im Anschluss an unsere Mittheilung in Nr. 51 S. 474 d. Ztg. theilen wir aus den Beschlüssen der am 24. Juni d. J. in Brünn abgehaltenen Konferenz des Verbandes Oesterreichischer Lokalbahnen folgendes mit. Die Bediensteten haben jährlich 7 % ihres fixen Gehaltes (Quartiergeld und sonstige Emolumente bleiben ausser Anschlag) einzuzahlen und ein gleich hoher Beitrag ist von den Lokalbahnverwaltungen beizusteuern. Diese Beitragshöhe erscheint nothwendig, um das Institut vor der Kalamität zu bewahren, in der sich die älteren Pensionsinstitute befinden, die fast sämmtlich passiv und auf rapid steigende Nothzuschüsse angewiesen sind. Das Statut, das den Bediensteten eine entsprechende Ingerenz einräumt, bestimmt, dass für einen etwaigen Ausfall, der aber angesichts der überaus vorsichtigen Berechnungen so gut wie ausgeschlossen ist, die Lokalbahnen aufzukommen haben und dass, wenn die Einnahmen das versicherungstechnisch festgestellte Erforderniss überschreiten, die Beiträge entsprechend herabzusetzen sind. Die Ruhe- und Versorgungsgenüsse sind bei den Lokalbahnen in der gleichen Höhe bemessen wie bei den grossen Bahnen. Die Pension beträgt nach 10 Jahren 40 % des Diensteinkommens; dieselbe steigt mit jedem Jahre um 2,4 %, so dass schon nach 35 Dienstjahren die volle Höhe des letzten Jahresgehaltes erreicht wird. Die Wittwe erhält als Wittwengeld ein Dritttheil der Bezüge ihres verstorbenen Gatten. Das Waisengeld wird, wenn die Wittwe lebt, mit einem Fünftel, sonst mit einem Drittel des Wittwengeldes für jedes Kind bemessen. In besonders berücksichtigenswürdigen Fällen können ausserordentliche Unterstützungen gewährt werden. Das Pensionsinstitut wird seine Wirksamkeit mit 1. Januar 1898 beginnen.

Hegyes-Feketehegy-Palánkaer Lokaleisenbahn.

Am 9. Juni d. J. hielt die Gesellschaft ihre (6.) Generalversammlung ab, in welcher der Geschäftsbericht zur Verlesung gelangte. Demselben ist zu entnehmen, dass die Bahn am 4. November 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde und die Ergebnisse des Betriebes in den den Gegenstand des Berichtes bildenden 2 Monaten des Jahres keine befriedigenden gewesen sind, was hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben ist, dass die Zufahrtsstrassen zu den Bahnhöfen unfertig sind und namentlich in der schlechten Jahreszeit die Zufuhr zu den Bahnhöfen theils unmöglich, theils ausserordentlich kostspielig ist.

In den 58 Betriebstagen wurden 15 964 Personen und 2 112 t Güter befördert; aus dem Personenverkehr wurden 6 263,67 fl., aus dem Güterverkehr 4 596,64 fl. und an sonstigen Einnahmen 893,90 fl., zusammen 11 754,21 fl. erzielt und hiervon 6 993,54 fl. = 59 % als Betriebsregie ausgegeben, so dass ein Betriebsüberschuss von 4 760,67 fl. vorhanden ist. Nach Deckung der gesellschaftlichen Ausgaben von 824,52 fl. verbleiben 3 936,15 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Es wurde beantragt, im Sinne des § 8 der Statuten 0,3 % dem Reservefonds zuzuweisen und auf 16 380 Prioritätsaktien je 20 kr. = 3 276 fl. zu vertheilen und den Rest von 648,34 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Anträge der Direktion wurden genehmigt und der Direktion sowie dem Aufsichtsrath das Absolutorium ertheilt.

Kecskemét-Fülöpzsálláser Lokaleisenbahn.

Wie der Geschäftsbericht für das Jahr 1896, dem 2. Betriebsjahre der Gesellschaft, mittheilt, wurden in demselben befördert 61 617 Personen und 8 525 t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre 25 546,15 fl., aus dem Güterverkehre 8 447,67 fl., sonstige Einnahmen des Betriebes waren 3 988,21 fl. vorhanden; im ganzen somit 37 982,03 fl. Roheinnahmen, wovon 21 093,58 fl. (55,5 %) an vertragsmässigen Regiegebühren an die Ungarischen Staatsbahnen gezahlt wurden, so dass 16 888,45 fl. als Betriebsüberschuss des Jahres 1896 verbleiben. Durch den Uebertrag aus dem Vorjahre, verschiedene Einnahmen und Zinsen erhöht sich der Betrag auf 21 865,39 fl., wovon zur Bestreitung der gesellschaftlichen Ausgaben 840,70 fl. in Abzug zu bringen sind und 21 024,69 fl. zur Verfügung der Generalversammluug stehen.

Es wird beantragt, statutengemäss dem Reservefonds 0,3 % = 63 fl. zuzuweisen, die 1896er Kupons der 10 400 Prioritätsaktien mit je 2 fl. = 20 800 fl. einzulösen und den Rest von 161,69 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Kreutz-Beloválrer Lokaleisenbahn.

Am 19. Juni d. J. hielt diese Lokaleisenbahn-Gesellschaft ihre (4.) ordentliche Generalversammlung ab. Dem für 1896 vorgelegten Geschäftsberichte zufolge haben die Betriebseinnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgüter-Verkehre im vergangenen Jahre 81 870,67 fl., die Telegrapheneinnahmen 160,13 fl. erreicht, an Pacht und Miethe sind 45 fl. eingeflossen, so dass sich das Gesammtergebniss der Einnahmen mit 82 075,80 fl. beziffert, während die Summe der Ausgaben 42 306,06 fl. beträgt. Der Betriebsüberschuss erreicht somit die Summe von 37 769,74 fl., was bei einer Bahnlänge von 32,38 km einem kilometrischen Reinerträgniss von 1 165,45 fl., gegenüber 1 110,11 fl. im Jahre 1895, entspricht. Laut Gewinn- und Verlustkonto betragen die reinen Betriebs- und sonstigen Einnahmen einschliesslich der aus dem Vorjahre übertragenen Summe und nach Abzug der gesellschaftlichen Verwaltungskosten 33 591,80 fl. Es wird beantragt 2 700 fl. zur Einlösung von 27 Prioritätsaktien und 26 121 fl. zur Einlösung der mit Ende 1896 fälligen Kupons der im Umlaufe befindlichen 8 707 Prioritätsaktien mit je 3 fl. für den Kupon zu

verwenden. Der Rest von 4 770,80 fl. soll auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Anträge der Direktion wurden angenommen, derselben sowie dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt und die Wahlen in diese Körperschaften vorgenommen.

Transdanubische Lokaleisenbahn.

Am 26. Juni d. J. hielt obengenannte Aktiengesellschaft ihre ordentliche Generalversammlung ab. Dieselbe beschloss von dem 418 416 fl. betragenden Reingewinn auf jede Prioritätsaktie eine Dividende von 4,20 fl. zu bezahlen.

Aus Belgien.

Braine le Comte-Genter Eisenbahn im Jahre 1896.

Die der Gesellschaft zukommenden Einnahmen aus dem Betriebe beliefen sich 1896 (1895) auf 1 606 898 (1 528 807) Frcs., diejenigen aus verschiedenen Quellen auf 40 095 (37 260) Frcs., also die Gesammteinnahmen auf 1 646 993 (1 566 067) Frcs. Die allgemeinen Unkosten, die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, sowie die 5 % Verzinsung der Antheilscheine erforderten 780 599 (745 856) Frcs., so dass 866 394 (820 211) Frcs. verfügbar blieben. Dies gestattete, an die Vorzugs-Antheilscheine einen zweiten Gewinn von 26 Frcs. und an die Stamm-Antheilscheine einen solchen von 78 Frcs. zu vertheilen. Für letztere betrug also der Gesammtgewinn 103 Frcs.

Eisenbahn der Herveplateaus im Jahre 1896.

Die Gesellschaft hatte 1896 einen Reinertrag von 410 725 Francs gegen 381 813 Frcs. im Vorjahre; der Gewinn der Antheilscheine betrug 30 Frcs. gegen 28 Frcs. im Jahre 1895 und 18 Frcs. im Jahre 1864.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

Die Gesellschaft hat durch Königlichen Erlass vom 23. Mai d. J. die Konzession für die Nebenbahn Hasselt-Oreye erhalten; der Staat betheiligt sich am Anlagekapital mit 881 000 Frcs., zahlbar in 9 Jahresraten von je 30 835 Frcs.

Haftpflicht der Eisenbahn für den Wagenmangel.

Eine Kohlenzeche hatte die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen als Betriebsleiterin der Lüttich-Limburger Eisenbahn verklagt, weil diese ihr wegen des Wagenmangels nicht die geforderte Anzahl Wagen zur Verfügung stellte. Das Handelsgericht von Lüttich erklärte sich zunächst entgegen dem Einwand der Verklagten für zuständig zur Entscheidung der Frage; des weiteren erkannte es den Anspruch der Klägerin für begründet an. Denn der zur Begründung der Beförderungsverweigerung oder Verzögerung angeführte ungewöhnliche Verkehr müsse den Charakter der höheren Gewalt haben. Nun hätten aber im Oktober, November und Dezember 1896 nur Umstände vorgelegen, welche die Gesellschaft voraussehen musste. Ferner hätte die Gesellschaft darin gefehlt, dass sie auf der Belgischen Linie seit langer Zeit nicht die erforderlichen Betriebsmittel für den gewöhnlichen Verkehr der von ihren Linien bedienten Kohlenwerke habe. Demnach hat das Gericht sowohl auf Grund des Bedingnissheftes, als auch auf Grund des Gesetzes vom 25. August 1891 die Gesellschaft für haftpflichtig erklärt.

Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn im Jahre 1896.

Die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn hatte im Jahre 1896 (1895) im Binnenverkehr 653 736 (549 905) t, im Ausfuhrverkehr 1 474 881 (1 439 205) t, im Einfuhrverkehr 927 626 (740 892) t und im Durchfuhrverkehr 1 179 347 (1 086 230) t, zusammen also 4 235 590 (3 816 232) t zu befördern. Hierzu kamen: 1. 40 231 t, 31 789 t und 275 153 t Koks aus Deutschland über Trois-Vierges und die Attertlinie nach Stationen der Prinz Heinrichbahn und dem Longwybecken, 2. 33 681 t, 7 176 t und 17 870 t Roheisen nach Deutschland über die Attertlinie und Trois-Vierges von den Stationen Rodingen, des Longwybeckens und Steinfort, 3. 15 119 t, 7 700 t, 42 t und 21 847 t Eisenerze über dieselbe Linie von den Stationen Esch-Hoehl, Obercorn, Petingen und Lamadelaine, 4. 42 472 t und 69 064 t Erze von Wilhelm-Luxemburgstationen im Durchfuhrverkehr über die Erzgrubenlinie nach Frankreich über Rodingen und nach Belgien über Athus, endlich 5. 56 167 t, 11 170 t und 7 957 t Erze im direkten Verkehr von den Stationen Belvaux, Obercorn und Differdingen nach den Hochöfen von Dommeldingen. Der Gesammt-Güterverkehr belief sich also auf 4 873 028 t.

Von den Einfuhrwaaren waren die wichtigsten: Koks mit 665 165 (498 477) t, Kohlen mit 97 118 (90 657) t, Holz mit 28 290 (27 991) t, Getreide mit 18 272 (18 728) t, Roheisen und Gusseisen mit 14 358 (10 884) t, Erze mit 3 056 (4 899) t und Thon, Schiefer usw. mit 16 233 (17 229) t. Von den Ausfuhrwaaren waren folgende die bedeutendsten: Erze mit 1 286 094 (1 209 466) t, Roh- und Gusseisen mit 575 104 (451 133) t, Steine mit 31 351 (20 300) t, Holz mit 16 073 (15 902) t, Sand und Schlacke mit 6 121 (27 571) t, Kalk mit 4 469 (5 180) t, Getränke mit 8 348 (9 308) t, Getreide mit 11 341 (7 633) t und Gips mit 1 868 (2 504) t. Die Anzahl der beförderten Personen betrug 1 621 494 (1 508 845). Die Einnahmen beliefen sich aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf 1 411 250 (1 390 000) Frcs., aus dem Güterverkehr auf 9 875 000 (9 181 250) Frcs. und aus verschiedenen Quellen auf 1 075 000 (811 250) Frcs., also im ganzen auf 12 361 250 (11 382 500) Frcs. oder 72 713 (66 956) Frcs. für 1 km Betriebslänge.

Luxemburgische Prinz Heinrich-Eisenbahn im Jahre 1896.

Der der Hauptversammlung vom 8. Mai d. J. erstattete Bericht stellt die allgemeine Lage in folgender Weise dar: Unter den besonderen Umständen, in denen sich die Gesellschaft infolge der Ablenkung des Verkehrs der Attertlinie durch die Verwaltung der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen befindet, sind die Betriebsergebnisse des Jahres 1896 sehr befriedigend und gestatten, wie im Vorjahre die Vertheilung eines Gewinnes von 17 Frcs. für den Antheilschein. Die Gesellschaft hatte Grund zu der Befürchtung, dass die Ablenkung des Attertverkehrs einen Einnahmerückgang ähnlich dem im 2. Halbjahre 1895 erlittenen veranlassen würde; der Einnahmerückgang auf diesem Theile des Netzes betrug im 1. Halbjahre 409 351,20 Frcs., während er sich im 2. Halbjahre 1895 auf 396 666,82 Frcs. im Vergleich zum 2. Halbjahre 1894 belief. Im 2. Halbjahre 1896 betrug der Einnahmerückgang auf der fraglichen Strecke 75 916,78 Frcs. gegenüber 1895. Dank einer Vermehrung des allgemeinen Verkehrs betrugen die Einnahmen nur 258 617,87 Frcs. weniger als 1895; die Ausgaben waren um 110 082,37 Frcs. und der Ueberschuss demnach nur um 147 535,50 Frcs. zurückgegangen. Dieser Rückgang wurde grösstentheils durch die Ergebnisse der Wagenmietheabrechnung ausgeglichen; denn diese ergab 1895 für die Prinz Heinrichbahn eine Ausgabe von 31 730,73 Frcs., 1896 aber eine Einnahme von 43 350,18 Frcs. Der Ertrag der Gruben ergab 60 277,86 Frcs. mehr als 1895. Die Jahresrechnung schloss mit einem Guthaben von 1 418 227,05 Frcs. gegen 1 431 729,56 Frcs. im Vorjahre ab. Für die Neubaulinie Luxemburg-Petingen wurde der Vorentwurf am 26. März 1896 von der Regierung genehmigt; den endgültigen Entwurf, abgesehen von der Einfahrt in den Bahnhof Luxemburg, reichte die Gesellschaft am 28. September 1896 ein. Wegen der genannten Einfahrt schweben Verhandlungen mit der Verwaltung der Reichseisenbahnen, die noch nicht abgeschlossen sind.

Im einzelnen sind die Betriebsergebnisse folgende: Die Grubenlinie hatte 2 210 397,35 Frcs. Einnahme, 955 463,19 Frcs. Ausgabe und 1 254 934,16 Frcs. Ueberschuss; die Attertlinie 797 638,05 Frcs. Einnahme, 493 820,78 Frcs. Ausgabe und 303 817,27 Francs Ueberschuss; die Sauerlinie 278 948,94 Frcs. Einnahme, 253 253,41 Frcs. Ausgabe und 25 695,53 Frcs. Ueberschuss; endlich die Wiltzlinie 49 094,18 Frcs. Einnahme, 87 872,30 Frcs. Ausgabe und 38 778,12 Frcs. Fehlbetrag. Auf dem ganzen Netz betrugen 1896 (1895) die Einnahmen 3 336 078,52 (3 593 696,39) Frcs., die Ausgaben 1 790 409,68 (1 900 492,05) Frcs. und der Ueberschuss 1 545 668,84 (1 693 204,34) Frcs. Der Grubenbetrieb ergab einen Ueberschuss von 393 265,35 Frcs., von dem 168 265,35 Frcs. den Rücklagen der Bergwerke zuflossen, so dass nur 225 000 Frcs. zu dem Eisenbahnüberschuss kamen. Zu diesen beiden Beträgen kamen noch 47 980,35 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre, 43 350,18 Francs Wagenmiethe, 13 771,90 Frcs. Pacht und Miethe für Grundstücke, Gebäude usw. und 94 463,36 Frcs. Bank- und Kursgewinne. Von der 1 970 234,63 Frcs. betragenden Summe waren zu bestreiten: 48 613,29 Frcs. Steuern, 44 813,12 Frcs. Entschädigung für Mitbenutzung von Strecken, Gebäuden usw., 36 674,39 Frcs. allgemeine Unkosten, 6 469,96 Frcs. Gerichtskosten und Entschädigungen, 365 480 Frcs. Zinsen und 37 000 Frcs. Tilgung der Schuldverschreibungen und 12 956,82 Frcs. Beitrag zur Versicherungs- und Ruhegehaltskasse der Beamten. Es blieben 1 418 227,05 Francs verfügbar, von denen 68 512,33 Frcs. in die Rücklagen flossen, 35 000 Frcs. dem Verwaltungsrath und 4 444,44 Frcs. dem Aufsichtsrath zugebilligt, 1 275 000 Frcs. als Gewinn an die Antheilhaber vertheilt und 35 270,28 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Personalnachrichten.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Befördert wurden: der Bezirksingenieur Johann Lehner in Treuchtlingen zum Oberingenieur bei dem Oberbahnamte Ingolstadt, der Betriebsingenieur Friedrich Hartwig in Kempten zum Bezirksingenieur in Treuchtlingen und der Abtheilungsingenieur Friedrich Englmann in Amberg unter Belassung in seiner Funktion als Vorstand der dortigen Eisenbahnbausektion zum Betriebsingenieur.

Der im zeitlichen Ruhestande befindliche Betriebsingenieur Karl Mastaglio in Landshut ist infolge fortdauernder Krankheit in den dauernden Ruhestand versetzt worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

In der in Nr. 40 der Vereinszeitung auf Seite 362 unter Inser.-B. 1143 enthaltenen Bekanntmachung für den Magdeburg-Halle-Bayerischen Verbandsgüterverkehr sind Druckfehler insofern enthalten, als es daselbst unter Ziffer 3: „Selb-Plösberg, Selb Stadt, Selb obere Stadt, Selb" statt Salb-Plösberg etc. heissen muss. (1492)

2. Eröffnung von Strecken.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn. Die Theilstrecke Nordhausen-Ilfeld wird mit den Stationen: Nordhausen, Altenthor, Crimderode, Niedersachswerfen, Ilfeld am 12. Juli d. J. für den Personenverkehr dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Von gleichem Zeitpunkte ab gelangt der Binnentarif für die Beförderung von Personen-, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern mit Abschnitt I des Personenverkehrs zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Nordhausen, den 8. Juli 1897. (1493)
Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Süddeutscher Donau-Umschlags-Verkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände transit, Theil II vom 20. August 1892. Am 1. August 1897 gelangt der Nachtrag VII zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für mehrere neu aufgenommene Stationen.

München, im Juli 1897. (1494)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Zu Theil V Heft 3 vom 1. April 1895 gelangt ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe.

München, im Juli 1897. (1495)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die Station M ü n c h e n O s t b a h n h o f ist mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif 12 für Palmkernöl und Kokosnussöl des Hessisch Bayerischen Gütertarifs vom 1. Januar d. J. mit den Sätzen für München Centralbahnhof aufgenommen worden. (1496)

Mainz, den 1. Juli 1897.
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-Sächsischer Güterverkehr. Am 15. Juli d. J. wird die Station C r a n z a h l der Sächsischen Staatseisenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ist bei den betheiligten Stationen Auskunft zu erhalten.

Dresden, am 3. Juli 1897. (1497)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Riesa. Vom 20. Juli d. J. an gelangen für die Beförderung von H o h l g l a s - und P o r z e l l a n w a a r e n von Oesterreichisch/Bayerisch-Sächsischen Grenzstationen zur Ausfuhr bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen ermässigte Frachtsätze im R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e zur Anwendung, die bei uns erfragt werden können.

Dresden, den 3. Juli 1897. (1498)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. Juli d. J. werden einige Stationen der Kaiserstuhlbahn in den Ausnahmetarif Nr. 6 (Abth. a für Zuckerrüben) des Tarifs Badische Staatsbahnen - Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen und das Gütertarifbureau.

Karlsruhe, den 3. Juli 1897. (1499)
Generaldirektion.

Im direkten Verkehr zwischen Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt (einschliesslich der früheren Oberhessischen Eisenbahnen) und der Königl. Preuss. und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion Mainz einerseits und Stationen der Main-Neckarbahn (einschliesslich der Grossh. Hessischen Nebenbahnen Eberstadt-Pfungstadt, Bickenbach-Seeheim und Weinheim-Fürth i./O.) andererseits werden mit Wirkung vom 1. Juli lfd. J. ab für die Beförderung von G r o s s - u n d K l e i n v i e h i n W a g e n l a d u n g e n die auf den Preussischen Staatsbahnen bestehenden ermässigten Taxen des Staffeltarifs eingeführt.

Dieselben betragen:

bei Entfernungen	
bis 100 km	2 ₰
von 101—200 km Anstoss von	1,75 „
„ 201—300 „ „	1,50 „
für jedes weitere Kilometer Anstoss von	1,00 „

für das Quadratmeter Ladefläche.

Für Kleinvieh in doppelbödigen Wagen werden die vorstehend angegebenen Sätze mit einem Zuschlag von 33⅓ % (ohne Erhöhung der Abfertigungsgebühr) berechnet.

Die Taxen für Einzelsendungen, ferner die Taxen für Pferde in Einzelsendungen und Wagenladungen, sowie die Abfertigungsgebühren erfahren keinerlei Ermässigung.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Darmstadt, den 30. Juni 1897. (1500)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband (V e r k e h r m i t O e s t e r r e i c h.) Mit s o f o r t i g e r Gültigkeit wird im Tarif Theil II Heft 1 (Seite 327) der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 6 für Getreide etc. zwischen Kaschitz der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und Ilversgehofen der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt von 182 ₰ auf 162 ₰ für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 6. Juli 1897. (1501)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif. Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. ist eine billigere Frachtberechnung für Grubenholz, wie im Sp. T. III unter Ziff. 6 genannt, in Kraft getreten, worüber die Dienststellen nähere Auskunft ertheilen.

München, im Juli 1897. (1502)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-Bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Wirksamkeit wird G r u b e n h o l z, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 6 genannt, in den Ausnahmetarif Nr. 5 (Rohstofftarif) aufgenommen.

München, im Juli 1897. (1503)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Heft 5. Main-Neckarbahn Württembergischer Güterverkehr. Mit sofortiger Wirkung ist in dem obenbezeichneten Verkehr ein Ausnahmetarif für

G a s k o k e s, w e n n v o n G a s a n s t a l t e n v e r s a n d t,

in Kraft getreten.

Der Frachtberechnung sind die im Main-Neckarbahn-Württembergischen Tarife festgestellten Entfernungen und die im Nachtrag VIII zum Theil II des Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbandsgütertarifs vom 1. Januar 1898 auf Seite 4 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 23 (Rohstofftarif) zu Grunde zu legen unter Berücksichtigung folgender Ausnahmebestimmungen:

Die Frachtsätze der Station	sind zu bilden	
Dettingen b. Urach . . .	durch Anstoss v. 0,05 ℳ für 100 kg an die Sätze für Metzingen	
Urach	„ „ „ 0,06 „ „ 100 „ „ „ „	
Altensteig	durch Zuschlag von 0,02 ℳ für 100 kg	zu den auf Grund der Entfernungen und der Kilometertariftafel des Rohstofftarifs sich ergebenden Sätzen.
Eningen u. Achalm . . .	„ „ „ 0,01 „ „ 100 „	
Honau	„ „ „ 0,01 „ „ 100 „	
Kleinengstingen	„ „ „ 0,01 „ „ 100 „	
Künzelsau	„ „ „ 0,01 „ „ 100 „	
Marbach a. d. Lauter . .	„ „ „ 0,01 „ „ 100 „	
Münsingen	„ „ „ 0,01 „ „ 100 „	
Pfullingen	„ „ „ 0,01 „ „ 100 „	
Schramberg	„ „ „ 0,01 „ „ 100 „	
Unterhausen i/Württembg.	„ „ „ 0,01 „ „ 100 „	

Der Frachtberechnung nach den Sätzen dieses Tarifs wird das verladene Gewicht, mindestens aber 10000 kg für jeden verwendeten Wagen zu Grunde gelegt. Werden jedoch Wagen mit einem Ladegewicht von 15 t und darüber gestellt, so muss die Fracht mindestens für das Ladegewicht dieser Wagen gezahlt werden, wenn nicht etwa die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht ergibt.

Stuttgart, den 1. Juli 1897. (1504)
Generaldirektion der K. W. Staatseisenbahnen.

Zum Gütertarif für den **Rheinischen Nachbarverkehr** (Gruppe VII/VIII) vom 1. April 1895 tritt am 15. d. M. der 8. Nachtrag in Kraft. Er enthält ausser Berichtigungen anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen für die Stationen Bonn, Hückeswagen, Krähwinklerbrücke, Krebsöge, Lennep, Radevormwald, Remscheid, Remscheid-Bliedinghausen, Remscheid-Hasten, Remscheid-Vieringhausen und Wipperfürth des Direktionsbezirks Elberfeld.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 7. Juli 1897. (1505)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif. Die in Nachtrag VIII zu Theil II Heft 5 des Sächsisch-Oesterr. Gütertarifes vom 1. Juni 1892 für den Verkehr zwischen Franzensbad (Sächs. Staatsb. u. B. E. B.) einerseits und Nussdorf sowie den Wiener Bahnhöfen andererseits angegebenen Frachtsätze gelten auch für den Verkehr zwischen Franzensbad Bay. St. B. einerseits und Nussdorf sowie den Wiener Bahnhöfen anderseits, soweit dieselben niedriger sind, als diejenigen des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Tarifes.

München, im Juli 1897. (1506)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Wirksamkeit wird Grubenholz, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 6 genannt, in den Ausnahmetarif Nr. 7 (Rohstofftarif) aufgenommen.

München, im Juli 1897. (1507)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1897 n. St. wird die Station Villingen der Badischen Staatseisenbahnen in den Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif, Heft 1, den Deutsch-Sosnowicer Grenztarif, Heft 1 und 2, den Deutsch-Mlawaer Grenztarif und in den Tarif nach Thorn transito (zur Ausfuhr nach Polen) einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 5. Juli 1897. (1508)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost - Mittel - Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 1. August d. J. treten die Nachträge I zum Verbandsgütertarif, Theil II sowie zu den besonderen Tarifheften 1—6 in Kraft.

Dieselben enthalten neben einzelnen, bereits früher veröffentlichten Tarifmaassnahmen

1. Ergänzung des Vorwortes und Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmung zur Verkehrsordnung etc. und der besonderen Tarifvorschriften.
2. Aufhebung von Frachtsätzen des Frankfurt a. M.-Main-Neckarbahn-Gütertarifs.
3. Aenderung eines Stationsnamens und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
4. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Freiwaldau Kreis Sagan der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau, Untereggingen der Badischen Staatseisenbahnen und Medard, Meisenheim, Odenbach, Odernheim a. Gl. und Rehborn der Pfälzischen Eisenbahnen.
5. Neue Entfernungen für die Stationen Beelitz, Brück, Mansfeld, Neugattersleben, Riestedt, Schraplau, Stedten und Wiesenburg i. Brandenb. des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a. S. im Verkehre mit Stationen der Main-Neckarbahn.
6. Abgeänderte Entfernungen für verschiedene Stationen der Pfälzischen Bahnen aus Anlass der Eröffnung der Neubaustrecke Lauterecken-Staudernheim sowie für verschiedene Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und der Sächsischen Staatseisenbahnen aus Anlass der Eröffnung der Strecke Camburg-Zeitz.
7. Aufhebung bezw. Ergänzung von Stations-Tariftabellen sowie Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife.
8. Berichtigungen.

Durch letztere wird in einem Falle eine Frachterhöhung herbeigeführt, welche erst am 1. September d. J. in Kraft tritt.

Die Nachträge sind vom 23. d. Mts. ab käuflich zu haben, und ertheilt bis dahin die unterzeichnete Direktion auf etwaige Anfragen Auskunft.

Erfurt, den 6. Juli 1897. (1509)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken - Pfälzischer Güterverkehr. Am 10. Juli d. J. tritt der Nachtrag XII zum Gütertarif vom 1. Januar 1891 in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen zu II E. Kilometerzeiger.
   a) Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Medard, Meisenheim, Odenbach, Odernheim a. Glan und Rehborn der Pfälzischen Eisenbahnen.
   b) Entfernungen für die Stationen Billigheim-Mühlhofen, Heinzenhausen, Hirschhorn-Weilerbach, Ingenheim-Appenhofen, Katzweiler, Klingen, Klingenmünster, Lampertsmühle-Otterbach, Lauterecken, Olsbrücken, Röckweiler-Tiefenbach, Schmeissbach-Kreimbach, Untersulzbach und Wolfstein der Pfälzischen Eisenbahnen.
   c) Ermässigte Entfernungen für gewisse Stationsverbindungen.
II. Aenderungen zu II F b. Stations-Tariftabellen.
III. Berichtigung.
IV. Nachricht. (1510)

St. Johann-Saarbrücken, 6. Juli 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-Rechtsrheinischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Grosszschocher des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen einbezogen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 5. Juli 1897. (1511)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zur Beförderung von Holz- und Eisensendungen von Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn nach Stationen des Direktionsbezirks Köln werden bis zum 31. August d. J., soweit lange offene Wagen nicht verfügbar sind, gewöhnliche offene Wagen unter Beistellung eines Schutzwagens, jedoch ohne Erhöhung der tarifmässigen Fracht, verwendet.

Köln, den 7. Juli 1897. (1512)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Personenverkehr mit Norderney, Juist usw. Nach der von der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen am 31. Mai 1897 im Reichsanzeiger erlassenen Bekanntmachung wird vom 12. Juli 1897 ab bei Benutzung der nachstehend näher bezeichneten Schnellzüge der Strecke Leipzig Bayer. Bhf.-Hof neben dem Fahrpreise noch eine besondere Platzgebühr erhoben.

Die im Tarife für den vorbezeichneten Verkehr enthaltene besondere Bestimmung Ziffer 4 zu § 12 der Verkehrsordnung wird daher durch Aufnahme der nachstehenden Bestimmung hinter Absatz 8 ergänzt:

„Dieselben Platzgebühren kommen in gleicher Weise zur Erhebung bei den Zügen der Sächsischen Staatseisenbahnen 8, 20, 20a, 19, 19a und 13."

Die vorstehenden zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschrift unter I. 2. genehmigt worden.

Münster i/W., den 3. Juli 1897. (1513)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Centesimalwaage auf Bahnhof Wernigerode soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung von 0,50 ℳ. bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Centesimalwaage" versehen zu dem auf Sonnabend, den 17. Juli 1897, Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Juni 1897. (1514)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Anlieferung von 250 Radsätzen für Personen- und Güterwagen.

Zeichnung und Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Angebote, enthaltend den Preis pro Radsatz sowie die kürzeste Lieferzeit, sind versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Radsätzen" versehen portofrei bis 24. Juli d. J., Vorm. 10 Uhr, an uns einzusenden.

Darmstadt, den 5. Juli 1897. (1515)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Nr. 13. Jahrgang 1897. Berlin, am 10 Juli 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A & Co.	4777	1	Ballen	Fusslappen	44	1	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	Münster-Mainz bez.
2	A E	1206	1	Fass	leer	20	2	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
3	A E	—	1	Kiste	leer	8	3	Gemünden	Bayerische Stsb.	
4	A F	2 & 4	2	—	leere Kisten	4	4	Bremen	K. E.-D. Hannover	
5	A F	5680	1	Kiste	gefüllt	15	5	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
6	A V	7807	1	„	Feilen	17	6	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Frankfurt a/M.
7	A W	682	1	Fass	leer	—	7	Frkfrt.a/M.St.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	B	7, 10	2	Stück	Eisenkugeln	11	8	Crefeld *)	K. E.-D. Köln	*)Sammelstelle
9	B	7	1	Pack	2 Kisten	—	9	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
10	B	2507	2	—	eis. Ofenrohre	37	10	Bremen	K. E.-D. Hannover	
11	B	100	1	Kiste	?	250	11	Warnemünde	Meckl. Friedr.-Frzb.	
12	B	4723	1	„	leer	12	12	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
13	B	III	1	—	Pflugschaar	6	13	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
14	2 B F	—	1	Sack	Droguen, Thee etc.	34	14	Mülhausen	Reichsbahn	
15	B V	1	1	Stange	Stahl (ca. 170 cm lang)	7	15	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bury (England).
16	C F F	3009	1	—	Papierfass*)	17	16	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	*) mit eis. Reifen.
17	C H	2128	1	Kübel	Käse	71	17	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
18	C L	4117	1	Kiste	gefüllt	—	18	Höchst a/M.	„	
19	C M	52	1	„	?	—	19	Oebisfelde	K. E. D. Magdeburg	
20	C M	989	1	—	eis. Gussplatte	4	20	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
21	C R	—	1	Korb	Gusswaaren	18	21	Frkfrt. a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
22	C S S	—	1	Pack	Haarhämmer	2,5	22	Venlo K. M.	K. E.-D. Münster	
23	C T C	1610	1	—	leeres Fass	132	23	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
24	D & L	3	1	Bund	Winkeleisen	6	24	Mörchingen	Reichsbahn	
25	D P	9418, 6348	1	Kiste	leer	—	25	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
26	Ea S	80	1	—	Kiste, leer	7	26	Teutschenthal	K. E.-D. Halle a/S.	
27	{ E G C S & M }	92	1	Kiste	Stärke	35	27	Mischline	K. E.-D. Kattowitz	
28	E M	—	1	—	1. Seifenfass	—	28	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
29	F	1505	1	Fass	leer	12	29	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Frankfurt a/M.
30	F B W	7481	1	Kiste	Futterstoff	185	30	Frkfrt.a/M.St.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
31	F C	3271	1	Fass	leer	10,5	31	Bremen	K. E.-D. Hannover	
32	F G	6093	1	„	leer	14	32	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Ottweiler-Mainz
33	F M	10647 a	1	Kiste	Bandnudeln	18	33	Frkfrt.a/M.St.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
34	F M	175	1	Bund	Bettstelltheile	33	34	Strassburg	Reichsbahn	
35	F & F	3616	1	Kiste	Eisen	45	35	Regensburg	Bayerische Stsb.	
36	G G	1151	1	„	leere Blechbehälter	22,5	36	Bremen	K. E.-D. Hannover	
37	G G	1150	1	—	leere Kiste	4,5	37	„	„	
38	G & K	—	1	—	Gasrohr	13	38	Goch	K. E.-D. Köln	
39	G M	472	1	Kiste	Wein	25	39	Frkfrt. a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
40	G S	23021	1	„	gefüllt	32	40	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Mainz bez.
41	G S	—	1	„	gefüllt	10	41	„	„	
42	G S & Co.	47	1	Stück	eiserne Kette	22	42	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
43	G W	15467	1	Kiste	gefüllt	10	43	Schweinfurt C. B.	Bayerische Stsb	
44	H	44	1	—	leere Kiste	12,5	44	Bremen	K. E.-D. Hannover	
45	H B	20/21	2	Ballen	leere Säcke	—	45	Frkfrt. a/M. H.L.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
46	{ *IHO* }	—	1	—	{ altes Lattengitter (Viehgitter) }	—	46	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
47	H W	1505	1	—	Möbelgestell	30	47	Schweinfurt C. B.	Bayerische Stsb.	Hamburg bezettelt.
48	J	3	1	Pack	{ 2 Seitentheile einer Bettstelle }	17	48	Ochtrup	K. E.-D. Münster	
49	J	—	1	Stück	Ofentheil	3	49	Hagenow	Reichsbahn	
50	J B	2795	1	Kiste	kurze Zinkrohre	89	50	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
51	J F H	80	1	Ballen	Baumwollwaaren	26	51	Frkfrt. a/M.St.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
52	J H C	882	1	Fass	leer	8	52	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
53	J M	9620	1	„	leer (56,7 l)	—	53	Frkfrt. a/M. H.L.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
54	J M	2722	1	—	Kistchen	—	54	Schönefeld	K. E.-D. Halle a/S.	
55	J M	534	1	Sack	Holzwaaren	18	55	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Mainz bez.
56	J R	—	1	—	Kesseltopf	25	56	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
57	J S	9628	1	—	Fass	—	57	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
58	J S	9107	1	Fass	Wein	64,5	58	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
59	K	66	1	Tonne	leer	7	59	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	beschr.: Glandorf.
60	K	75	1	—	l. Schliesskorb, neu	—	60	Frkfrt.a/M.St.B.G.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
61	K A	1262	1	—	Kette	—	61	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
62	K E D A	—	1	—	Hammer mit Stiel	—	62	Osnabrück	K. E.-D. Münster	*)
63	K E D A W	4	1	—	Brechstange	—	63	Osnabrück	K. E.-D. Münster	*)
64	K H	39	1	Kollo	Eisen	9	64	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
65	K S	3	1	Sack	Säcke	70	65	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
66	L	—	1	Pack	Papier	23,5	66	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Elberfeld.
67	L	12	1	Kiste	gefüllt	35	67	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Zell-Mainz bez.
68	L A R	211	1	„	leer	10	68	Bremen	K. E.-D. Hannover	
69	L G G	2	1	—	l. Mostrichfass	15	69	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
70	L O	10	1	Bund	4 Stäbe Flacheisen	54	70	Hammelburg	Bayerische Stsb.	
71	L P	4	1	Stange	Federstahl	10	71	Crefeld	K. E.-D. Köln	Laugenlonsheim-Mainz bez.
72	L M	300	1	Fass	Wein	62	72	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
73	M	4	2	Stäbe	Flacheisen	63	73	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
74	MH	10	1	Sack	Schweinehaare	25,5	74	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
75	M U	—	1	Stab	Halb-Rundeisen	17	75	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
76	N B	1	1	—	Leine	—	76	Artern	K. E.-D. Erfurt	
77	N f	69	1	Fass	leer (27 l)	—	77	Frkfrt. a/M.H.L.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	P	760	1	Ballot	gefüllt	11,5	78	Mannheim	Badische Stsb.	
79	P C	—	1	—	Achsbuchsuntertheil	8	79	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
80	P D	32609/18	10	Kisten	Kaffee-Essenz	116	80	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
81	P H	738	1	Fass	Wein?	30	81	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
82	P u. K.	—	2	Stück	Ketten, je 10 m lg.	23	82	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
83	P S	345	1	Sack	Tuchleisten	—	83	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
84	P S	5701	1	Kiste	Eisenwaaren	50	84	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
85	R	—	1	—	Kiste leer	21	85	Groschlattengrün	Bayerische Stsb.	
86	R	3500	1	Kiste	Zucker	25	86	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
87	R F F	2880	1	Korbkanne	Oel	27,5	87	Frkfrt. a/M.H.L.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
88	S	1	1	Pack	Bretter	37	88	Penzig	K. E.-D. Breslau	
89	S	1930	1	Kiste	gefüllt	87	89	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	**)
90	S B O	—	1	Fass	leer	5	90	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Köln bez.
91	S / G S S M	3157 / 8402	1	Ballen	Tabak	81	91	Spaichingen	Württemberg. Stsb.	
92	S H	100	1	Bund	Flacheisen	50	92	Niederlindhart	Bayerische Stsb.	
93	S & H	—	2	—	Bindeketten	—	93	Gera	K. E.-D. Erfurt	
94	S S 04,0—145 (undeutlich)	—	1	—	walzenförmiges Stück Eisen	57	94	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
95	T II L	34	1	—	l. Milchfass	7,5	95	Osterspai	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	W	3. 4. 6. 7. 9. 10.	6	—	leere Kisten	38	96	Bremen	K. E.-D. Hannover	
97	W	4093	1	Korb	Steingutflaschen, gefüllt	15	97	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
98	W B	9148	1	—	l. Oelfass	34	98	Frkfrt.a/M.St.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Frankfurt a/M.
99	W M	6259	1	Pack	grobe Holzwaaren	17	99	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	bekl.: Esslingen nach?
100	W S	3856	1	Ballen	Futterstoffe	50	100	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Wiesbaden.
101	W S	7	1	Kiste	Drucklettern	69	101	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
102	Z K	—	10	—	leere Körbe	10	102	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
103	Z & Sch	76	1	Fass	leer	11	103	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
104	S. Bonn	—	1	Pack	Eisentheile	2,5	104	Bonn	K. E.-D. Köln	
105	Braun & Co.	—	3	„	leere Säcke	63	105	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
106	Bremer Portland-Cement-fabrik	—	1	„	leere Säcke	6,5	106	Bremen	„	
107	E. G. Bresl.	—	1	„	leere Säcke	24	107	Breslau Freib.	K. E.-D. Breslau	
108	Deutsch-Amer. Petr.-Ges.	—	1	Fass	leer	37	108	Niemberg	K. E.-D. Magdeburg	
109	Essen	52871	1	Wagen	Kohlen	12 500	109	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
110	Gochsheim	—	1	Fass	leer	26	110	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Mainz bez.
111	K. E.-D. Köln	—	1	—	eis. Pferdebaum	—	111	Schwerin	Meckl.Friedr.Franzb.	

*) Bei Abfahrt des Güterzuges 1526 am 4. VI. 97 auf einem leeren Kohlenwagen vorgef.
**) Beschr.: Oudewater-Elberfeld.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
112	F.A. Kremer Düsseldorf u. G. H. Hattingen	1149	1	Pack	3 leere gebrauchte Körbe	14,5	112	Wesel	K. E.-D. Münster	
113	May & Urban, Diez	—	1	Sack	leere Kalksäcke —	—	113	Diez	K. E.-D. Frankf. a/M.	
114	Millingen	85	1	—	Wagendecke —	—	114	Lübeck	Lübeck-Büchen	
115	Ferd. Raum	16	1	—	Decke —	—	115	Aachen	K. E.-D. Köln	
116	Christian Schmutz	—	6	—	l. Milchkannen —	—	116	Frkfrt. a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
117	E. Schüttler, Essen Diana Dürrkopffabrik	59241	1	—	Fahrrad —	—	117	Frkfrt. a/M. H.P.B.	„	als Gepäckstück.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
118	grün	I	1	Stange	Flacheisen —	8	118	Bremen	K. E.-D. Hannover	
119	grün	II	1	„	Flacheisen —	7,5	119	„	„	
120	—	4	1	—	l. Fässchen —	—	120	Frkf. a/M. St.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Mannheim-Frankfurt a/M.
121	—	4	1	Sack	kleiner Ofen —	—	121	„		
122	—	75	1	—	Wagendecke —	—	122	Warnemünde	Meckl. Friedr. Franzb.	
123	blau	111	1	—	eisernes Rohr —	11	123	Charlottenbrunn	K. E.-D. Breslau	Aufschrift: Warschau.
124	—	2326	1	Kiste	gefüllt? —	83	124	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
125	—	3214	1	—	Herddeckel —	1	125	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
126	—	5353	1	—	Wagendecke —	—	126	Klein-Lunow	Meckl. Friedr. Franzb.	
127	—	9128	1	Stange	Stahl, 4,5 m lang —	—	127	Haltern, Westf.	K. E.-D. Münster	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
128	rother Strich	—	1	Stange	Maschinentheil —	10	128	Perleberg	Wittenb.-Perleberg.	
129	—	—	1	—	Pack in Leinen —	—	129	„		
130	blau	—	5	—	Stangen Stahl —	63	130	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
131	weisser Strich	—	5	Stück	Winkeleisen —	90	131	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
132	weisser Strich	—	2	Bund	Flacheisen —	80	132	„	„	
133	weisser Strich	—	2	„	Flacheisen —	40	133	„	„	
134	weisser Strich	—	2	„	Fenstereisen —	104	134	„	„	
135	grüner Strich	11	1	Stück	Flacheisen —	12	135	Hagen	„	
136	rother Strich	—	1	—	Maschinentheil —	7	136	Opladen	„	
137		10700	1	Kiste	Eier —	14	137	Culm	K. E.-D. Danzig	
138	AK	3080	1	„	Käse —	40	138	Gemünden	Bayerische Stsb.	
139	KO	7739	1	„	leer —	10,5	139	Bremen	K. E.-D. Hannover	
140		7215	1	„	leer —	23	140	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
141	—	—	1	Bund	Bandeisen —	9	141	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
142	—	—	1	—	l. Blechdose —	—	142	Neviges	K. E.-D. Elberfeld	ohne Deckel.
143	—	—	2	—	Bretter —	—	143	Dettingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	auf d. freien Strecke gef.
144	—	—	8	Stück	eichene Bretter —	—	144	Wartenburg	K. E.-D. Königsberg	
145	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	25	145	Hagenau	Reichsbahn	
146	—	—	1	—	Blechflasche, leer —	3	146	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
147	—	—	1	Packet	Bücher (3 Bände, Nr. 4, 5 u. 8 des Brockhaus'schen Konversations-Lexikons)	3	147	Syke	K. E.-D. Münster	*)
148	—	—	1	—	Decke —	—	148	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	Dortmund B. M.-Hohenlimburg.
149	—	—	2	—	Ringe Draht —	—	149	Frkfrt. a/M. St.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
150	—	—	1	Packet	3 Drahtbürsten —	1,5	150	Klotzsche	Sächsische Stsb.	
151	—	—	1	Pack	13 Stück Drathmaulkörbe	—	151	Frkfrt. a/M. St.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
152	—	—	1	„	verzinnte Drahtwaaren	23	152	Naumburg a/S.	K. E.-D. Erfurt	
153	—	—	1	„	6 verzinnte Eimer —	11	153	Anspach i. T.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
154	—	—	1	Bund	4 Eisenhaken —	6	154	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
155	—	—	2	Stäbe	runde Eisen 0,5 m lg.	6	155	Basel	Badische Stsb.	
156	—	—	1	Stück	Eisen —	5	156	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
157	—	—	1	Bund	12 Stäbe Eisen —	48	157	Remscheid	„	
158	—	—	1	Stange	□ Eisen —	—	158	Coblenz rh.	K. E.-D. Köln	
159	—	—	2	—	Eisenrohre —	10	159	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
160	—	—	1	—	Eisenplatte —	42	160	Berg.-Gladbach	„	

*) Gepäckschein 125 Bremen-Syke v. 12. IV d. J.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
161	—	—	1	—	Eisentheil —	7	161	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
162	—	—	1	Packet	Eisenwaaren —	17	162	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
163	—	—	1	—	Fass, leer —	32	163	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
164	—	—	1	—	Feuertopf aus Eisenblech	3	164	Emden	K. E.-D. Münster	alt.
165	—	—	1	Stück	Flacheisen —	12	165	G.-A. Mannheim	Direktion Mainz	
166	—	—	1	—	Flaschenzug vom Krahn	22	166	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
167	—	—	1	Bund	eis. Gabeln —	8	167	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
168	—	—	1	—	Gasrohr —	10	168	Gelnhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
169	—	—	1	—	eis. Gestell —	15	169	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
170	—	—	1	—	Gusskessel —	15	170	Stolberg	K. E.-D. Köln	
171	—	—	1	Bund	5 Stangen Gussstahl	20,5	171	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
172	—	—	3	—	eiserne Haken —	2,5	172	Minden	K. E.-D. Hannover	
173	—	—	1	—	Handfeger —	—	173	Halle a. S.	K. E.-D. Halle a/S.	
174	—	—	1	Kiste	Haushaltartikel —	12	174	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
175	—	—	2	—	Holzmodelle —	25	175	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
176	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	1	176	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	seit 17. VI. 97.
177	—	—	1	—	Kalbfell —	2	177	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
178	—	—	2	—	eiserne Ketten —	—	178	Hoyerswerda	K. E.-D. Halle a/S.	
179	—	—	4	Stück	eiserne Ketten —	6	179	Beucha-Brandis	Sächsische Stsb.	zu Begleitschein 24 Lengerich-Münster v. 8. VI. 97.
180	—	—	1	„	Theil einer eis. Kette	15	180	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
181	—	—	1	Pack	3 leere Körbe —	12	181	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	
182	—	—	1	„	2 leere Körbe —	10	182	Bremen	K. E.-D. Hannover	
183	—	—	1	Kollo	Klappstuhl —	4	183	Esens	K. E.-D. Münster	
184	—	—	1	—	eis. Klappstuhl —	7	184	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
185	—	—	1	Sack	Kleider, Schuhe, Erdäpfel	28	185	Hof	Bayerische Stsb.	
186	—	—	1	Blechbüchse	Kleider —	7	186	Straubing	„	
187	—	—	1	—	Krippe —	16,5	187	Dresden-N. I.	Sächsische Stsb.	
188	—	—	1	Pack	Kuchenpfannen —	25	188	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
189	—	—	1	Rolle	Kupferblech —	18	189	Mannheim	Badische Stsb.	
190	—	—	1	Stück	von einer eis. Ladebühne	—	190	Aachen	K. E.-D. Köln	
191	—	—	1	—	eis. Ladepritsche —	—	191	Frkfrt. a. M. St. B. G.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
192	—	—	1	Kiste	Lampe —	4,5	192	Colmar	Reichsbahn	
193	—	—	1	—	l. Milchkanne —	—	193	Neustadt O. S.	K. E.-D. Kattowitz	*)
194	—	—	2	—	l. Milchkannen (10 bezw. 15 l)	8	194	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	gestempelt D. R.-Patent Nr. 7608,
195	—	—	2	—	gusseis. Ofenfüsse —	—	195	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
196	—	—	1	—	eis. Pflugrad —	13	196	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
197	—	—	1	—	Privatviehgitter —	—	197	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
198	—	—	1	Ballen	Putztücher —	68	198	Frkfrt. a. M. St. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
199	—	—	2	—	gusseis. Räder —	7	199	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
200	—	—	1	—	Reisekorb —	10	200	Berlin P. Güt.	K. E.-D. Berlin	
201	—	—	1	—	eis. Röhre, 6 m lg.	8	201	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
202	—	—	1	Bund	eiserne Röhren —	42	202	Stuttgart H.	„	
203	—	—	1	—	verzinnte eis. Röhre	6	203	„	„	
204	—	—	1	Pack	Rohrmatten —	5	204	Fürth	„	
205	—	—	1	Bund	2 Stangen Rundeisen u. 3 Gasröhren	33	205	Stolberg	K. E.-D. Köln	
206	—	—	1	Ballen	Säcke oder Webwaaren	21,5	206	Börssum	K. E.-D. Magdeburg	
207	—	—	1	Packet**)	eiserne Schliessen —	3,5	207	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	**) in Leinen.
208	—	—	1	—	leeres Schmalzfass —	33	208	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
209	—	—	1	Korb	eis. Schraubenbolzen	45	209	Wesel	K. E.-D. Münster	
210	—	—	1	—	Schraubenschneidkluppe	7	210	G.-A. Mannheim	Direktion Mainz	
211	—	—	1	—	eiserne Schwelle —	5	211	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	bez.: Hornburg / Hannover 27/3.
212	—	—	1	—	Schwungrad —	10	212	Düren	K. E.-D. Köln	
213	—	—	1	—	Senfkübel, leer, alt	9,5	213	Hannover	K. E.-D. Hannover	
214	—	—	1	—	hölz. Sophagestell —	—	214	Lübeck	Lübeck-Büchen	
215	—	—	1	Pack	4 Spaten —	7	215	„	„	
216	—	—	1	Bund	8 Stabeisen —	52	216	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
217	—	—	1	Stab	Stahl —	8,5	217	„	„	
218	—	—	6	Stück	hölz. Stangen mit Haken (Schiffer-Handwerkzeug)	—	218	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Königsberg	
219	—	—	1	—	alter Strohhut —	—	219	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
220	—	—	1	Fass	Theer —	250	220	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
221	—	—	2	—	l. Theerfässer —	40	221	„	„	
222	—	—	1	—	Toilettenspiegelrahmen	1	222	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
223	—	—	16	—	Unterlaghölzer —		223			
224	—	—	1	—	Bohle —		224			
225	—	—	2	—	Klammern —	—	225	Offenbach a. M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
226	—	—	24	—	Laschen —		226			
227	—	—	24	—	Schrauben —		227			
228	—	—	1	—	Vorlegeschloss —	—	228	Bockenheim	„	

*) Bezettelt: Dominium Rosniow.

Lfde. Nr.	Bezeichnung		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Marke	Nr.						Station	Name der Bahn	
	der Güter									
229	—	—	1	Stück	Waschkessel —	8	229	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
230	—	—	2	—	vernickelte Wasserkessel für Kochherde	—	230	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	*)
231	—	—	1	—	geflochtener Weidensessel	3	231	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
232	—	—	1	Bund	weisse Weiden —	7	232	Danzig	K. E.-D. Danzig	
233	—	—	2	„	weisse Weiden —	22	233	München C. B.	Bayerische Stsb.	
234	—	—	1	—	l. Weinfass —	12	234	„	„	
235	—	—	1	Ballen	Werg —	48	235	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
236	—	—	1	—	eiserne Welle —	77	236	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
237	—	—	10	Kolli	Winkeleisen —	40	237	Hof	„	
238	—	—	1	Stück	Winkeleisen —	10,5	238	G.-A. Alzey	Direktion Mainz	
239	—	—	1	Kiste	12 Rollen phosphorbronzener Zetteldraht Nr. 30 u. 17 Rollen Nr. 38	192	239	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
240	—	—	1	—	Zugstange einer Dezimalwaage	—	240	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A S	731	1	Kiste	Hohlglas —	41	1	Emmerich	K. E.-D. Essen	
2	B G N W	11595	1	Bierfass	leer —	23	2	Dortmund B. M.	„	
3	F	17/31	1	Pack	Schiefertafeln —	10	3	Gelsenkirchen	„	
4	F C	2063	1	Bierfass	leer —	20	4	Dortmund B. M.	„	
5	J B	—	2	Bierfässer	leer —	56	5	„	„	
6	J R	1	1	Pack	Bleche —	55	6	Gelsenkirchen	„	
7	M	10	1	Fass	Metall ansch. Aluminium	—	7	Dortmund B. M.	„	
8	M V	2	1	—	Ring —	33	8	Oberhausen	„	
9	O	—	1	Sack	Kupfervitriol —	56	9	„	„	
10	V St	19274	1	Ballen	Teppiche —	—	10	Emmerich	„	beschr.: Arnheim.
11	W M	700	1	Kiste	eis. Maschinenmesser	13	11	Dortmund K. M.	„	
12	W H P M	316	1	Bierfass	leer —	30	12	Essen Rh.	„	
13	W G	522	1	Ballen	Tuch —	17	13	Blankenstein	„	
14	A. Wohlleben	—	1	Pack	Säcke —	57	14	Duisburg	„	
15	A. Hess	505	1	Bierfass	leer —	22	15			
16	H. Haas	321	1	„	leer —	27	16	Dortmund B. M.		
17	E. Lohmann	117	1	„	leer —	24	17		„	
18	Ahlen	716	1	„	leer —	14	18			
19	✡ H	16774	1	Kiste	Zucker —	116	19	„	„	
20	—	1381	1	Bierfass	leer —	23	20	„	„	
21	—	—	1	Fahrrad	— —	12	21	Gep.-Abf. Duisburg	„	
22	—	—	1	Sack	alte Kartoffelsäcke —	13	22	Hamm	„	
23	—	—	1	Bund	Winkeleisen —	26	23	Gelsenkirchen	„	
24	—	—	2	eiserne	Platten —	102	24	Emmerich	„	
25	—	—	6	—	Margarinekübel —	17	25	Duisburg	„	
26	—	—	1	Packet	Kleider —	1,5	26	Empel	„	
27	—	—	1	—	lederner Handkoffer**)	—	27	Gep.-Abf. Camen	„	
28	—	—	1	Kiste	Butter —	19	28	Gelsenkirchen	„	
29	—	—	1	Pack	4 Bettstellen —	9	29	Oberhausen	„	
30	—	—	1	—	Paar neue Herrenschuhe	—	30	Dusburg	„	

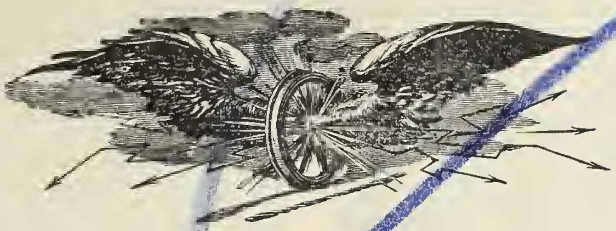
*) Packmeisterkarte 758 Burgsteinfurt-Münster v. 14. V 97.
**) An demselben befindet sich ein Zettel mit der Aufschrift: „Zambonini Celeste“.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 54. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 14. Juli 1897.

Inhalt:

Erhaltung der Schienen in den Kurven und Weichen.

Bei der Bewegung der Eisenbahnfahrzeuge in den Geleiskrümmungen treten die verschiedenartigsten Widerstände auf, denen man meist auf rechnerischem Wege nicht näher treten kann. Sie sind grösser für die Maschinen als für die Wagen, verschieden bei der Berg- und Thalfahrt, sinken mit zunehmender Spurerweiterung, steigen erheblich mit der Vergrösserung des festen Radstandes, sind bei rostigen Oberflächen der Schienen grösser als bei blanken usw.

Für die Abnutzung der Schienen kommen insbesondere in Betracht die Arbeit, welche erforderlich ist, die Fahrzeuge in Krümmungen stets in die neue Richtung zu drehen und die Centrifugalkraft des rollenden Materials.

Wenn man deshalb Maassnahmen getroffen hat, welche die Abnutzung verminderten, so geschah dies in Verfolgung sehr wichtiger und weitgehender wirthschaftlicher Interessen, welche mit dem verminderten Verbrauch an Spurkränzen, Schienen, der Ersparung an Unterhaltungskosten, Betriebsmaterialien (Kohlen, Schmiere, Wasser usw.) nicht einmal abgeschlossen sind, sondern sich auch auf die Erhöhung der Betriebssicherheit, Verminderung des Quietschens usw. erstrecken.

Die Mittel zur Verminderung der Missstände sind nun, abgesehen von einer — vielfach zu geringen — Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges, einer Erweiterung der Spur, der Anwendung von Drehgestellen, Lenkachsen, konischer Laufflächen u. dergl., vorzugsweise die nachstehenden:

1. die Schmierung der Spurkränze mit Oel, Fett u. dergl.,
2. die Schmierung der Schienen mit Oel, Fett, Wasser und Graphit.

Die Schmierung der Spurkränze erfolgt nach den Ausführungen von F. R. Engel, Inspektor der Oesterreichischen Nordwestbahn, in Nr. 8 S. 71 fgd. Jahrg. 1896 d. Ztg. seit dem Jahre 1871 mittelst der Fischer von Rösslerstamm'schen Vorrichtung. Letztere schmiert bekanntlich die Hohlkehlen der Spurkränze an der vorderen Achse der Maschine durch Filzstreifen, welche mit Oel getränkt werden.

Diese Einrichtung muss auf die Erhaltung der Spurkränze an den Maschinen zweifellos günstig einwirken und sind auch die Erfahrungen damit vortheilhaft ausgefallen. Allein die Vorrichtung ist, wie man unschwer beobachten kann, noch weiter zu vervollkommnen. Die rasch verharzten Filze verlieren die Fähigkeit, das aufgegossene Oel aufzusaugen und an die Spurkränze abzugeben, sie lassen das Oel beim Nachgiessen in den Stationen auf die Lauffläche des Rades gelangen und geben zum Schleudern beim Anfahren die Veranlassung. Nach kurzer Dauer der Schmierung hört letztere wegen Oelmangel auf und es bildet sich durch Haftenbleiben von Schmutz ein Kothballen, welcher als Schmirgel wirkt. Die besondere Wirksamkeit der Vorrichtung beschränkt sich auf die Erhaltung der Spurkränze und übt auf die Erhaltung der Schienen, welche unnöthigerweise auch im geraden Geleise geschmiert werden, nur einen geringen Einfluss aus. Ferner wird zum Schmieren gewöhnlich das eben zur Hand befindliche kostspielige Schmieröl verwendet; es wird dem ohnehin überlasteten Führer die Beobachtung und Bedienung einer weiteren Vorrichtung an seiner Maschine übertragen, und in kurvenreichen Strecken wird das Quietschen doch nicht verhindert, sodass man gezwungen war, die Schienenschmierung einzurichten.

Die Schmierung der Schienen erfolgt durch Oel, Fett, Wasser und Graphit. Auf den Bayerischen Lokalbahnen z. B. werden seit deren Einführung die Schienen mit Wagenschmiere durch den Streckenläufer unter Verwendung eines langstieligen Bürstchens geschmiert. Es genügt bei trockenem Wetter das Schmieren des äusseren Schienenstranges an den Stössen (in 9 m Abstand), um einen ruhigen Gang der Züge zu erreichen. Ganz abgesehen jedoch davon, dass die Arbeit des

Schmierens wegen deren Unreinlichkeit von den Streckenläufern nicht immer gern und rechtzeitig geschieht, bietet diese Art der Schmierung auch manche Nachtheile. Es wird nicht selten durch Schmiere die Lauffläche der Schiene verunreinigt, auch die zu dick aufgetragene Schmiere durch das Rad auseinander und auf die Lauffläche der Räder gequetscht und die Adhäsion vermindert. Ferner bleibt an der Schmiere Staub hängen, und es bildet sich eine wie Schmirgel wirkende Schmutzkruste, welche ebenso wie die bei grösserer Hitze ablaufende Schmiere den Oberbau verunreinigt. Man bespritzt deshalb besonders bei raschem Abtrocknen nach vorhergehendem Regenwetter die Schienen mit Wasser von der Maschine aus. Wegen des grossen Verbrauchs an Wasser, Verminderung des Adhäsionsgewichtes bei Tenderlokomotiven ist jedoch die Schmierung mit Wasser auch nicht allgemein verwendbar. Die vom Direktor der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft W. Glanz in Nr. 90 S. 799 fgd. Jahrg. 1895 d. Ztg. angegebene Schmierung der Schienen mit Graphit, welcher mit Wasser zu einem Brei angerührt wird, theilt die meisten der oben gegen die Schmierung mit Wagenschmiere angeführten Nachtheile. Ausserdem verstäubt der trocken gewordene Graphit gern und wird vom Regen leicht abgewaschen. Diese Thatsachen gaben dem Verfasser Veranlassung, als Schmiermittel in Fett abgeriebenen Graphit zu wählen. Die Schmiere — aus Wollfett, Pinöl und Graphit bestehend — ist konsistent und billig; dieselbe wird durch Regen nicht abgewaschen, trocknet bald an der Schiene an, ohne brüchig zu werden und abzuspringen. Die Schmiere bleibt daher während des Regnens an der Schiene haften und wirkt beim plötzlichen Aufklären des Wetters, also zu der Zeit, zu welcher die Schmierung am nothwendigsten ist, sofort weiter.

Die Schmiervorrichtung*) ist sehr einfach und besteht aus einer Rolle, welche an einem Griff geführt wird. Beim Dahinrollen über die Schiene gelangt unter Mitwirkung einer Scheibe der Rolle ein schmaler, dünner Streifen der Schmiere an der richtigen Stelle des Schienenkopfes gleichmässig zur Ablagerung. Der Verbrauch an Schmiere ist ein ganz geringfügiger. Ein Anhaften von Staub usw. an dem Schmierstreifen, ein Breitdrücken des letzteren auf die Lauffläche durch die Spurkränze ist ebenso ausgeschlossen wie eine Verunreinigung des Oberbaues. Die Arbeit ist bequem und reinlich; in einer Gangrichtung kann sowohl der linke als auch der rechte Schienenstrang geschmiert werden. Die Zeitdauer, nach welcher eine Wiederholung der Schmierung einzutreten hat, hängt von der Stärke des Verkehrs und besonders von der Witterung ab. Bei plötzlichem Aufhellen des Wetters ist die Schmierung alsbald vorzunehmen; unter normalen Witterungsverhältnissen ist sie am dritten bis fünften Tage zu wiederholen.

*) Die Schmiervorrichtung, geschützt durch D. R.-G.-M. 60258, kann einstweilen durch die Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München und zwar zum Preise von 22 ℳ. für das Stück bezogen werden. Sie wird von der Königlich Bayerischen Staatsbahn in Benutzung genommen.

Die Graphitschmiere kann von Franz Hamberger in Rosenheim zum Preise von 22 ℳ. für 100 kg frei Bahnwagen Rosenheim bezogen werden.

Durch eine zweckmässig vorgenommene Schienenschmierung werden zweifellos nicht nur die Schienen und Spurkränze der Fahrzeuge geschont, sondern es wird die Spurkranzschmierung an den Maschinen entbehrlich und damit der Führer entlastet. Letzteres dürfte wegen der fortschreitenden Ansprüche an die Achtsamkeit dieses Personals nicht belanglos sein. Besonders wichtig ist auch die Schmierung der Weichenkurven, in welchen eine Verschiebung der Wagen von der Hand aus geschehen muss.

Die Vortheile einer rationellen Schienenschmierung dürften wie folgt zusammenzufassen sein:

1. Verminderung der Abnutzung der Schienenköpfe in den Geleiskurven um mindestens die Hälfte des Unterschiedes gegenüber der Abnutzung im geraden Geleise. (Ersparung bei der Bahnunterhaltung.)
2. Verlängerung der Laufdauer der Radreifen an Maschinen und Wagen um beiläufig das Doppelte.
3. Geringere Beanspruchung der Zugkraft in den Geleiskurven um etwa die Hälfte der Mehrleistung gegenüber dem geraden Geleis; Minderung des Bedarfs an Brenn- und Schmiermaterialien. Der **maassgebende** grösste Widerstand einer ganzen Strecke wird herabgedrückt. (Unter Umständen könnte die Ersparung an Zugkraft bei einem 100 t schweren Zug in Bahnkurve von R = 200: $\frac{650 \times 100}{2\,(200 - 55)} = 224$ kg betragen!)
4. Ruhiger Lauf des Zuges, Vermeidung des Quietschens, Erhöhung der Fahrsicherheit, indem ein scharfgelaufenes Rad am äusseren Strange weniger leicht aufsteigt.

Gegenüber den vorbezeichneten Vortheilen sind die aufzuwendenden Kosten der Schmierung gering, indem der Streckenläufer die Arbeit unter sehr geringen Mehrkosten besorgt.

Eisenstein. Konrad Wagner,
Königlich Bayerischer Staatsbahningenieur.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 17. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 18,8 km lange Strecke Osthofen-Gau-Odernheim und die am 5. September 1896 für den beschränkten Güterverkehr und am 1. April d. J. für die Beförderung von Gütern und Leichen eröffnete 3,55 km lange Strecke Osthofen-Rheindürkheim der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz sowie die am 22. Juni d. J. eröffnete 29,233 km lange Strecke (Székesfehérvár-) Börgönd-Sárbogárd der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Vertretung der Skandinavischen Bahnen in dem Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehrs durch die Dänischen Staatsbahnen. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist die Dänische Staatsbahn (als Vertreterin der Dänischen, Schwedischen, Norwegischen und Finnländischen Nicht-Vereinsbahnen) in den Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs als ständiges Mitglied mit berathender Stimme aufgenommen worden.

Eröffnung von Stationen. Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Budapest-Dombovár gelegene Station Rétszilas, welche bisher dem öffentlichen Verkehr nicht gedient hat, ist am 20. Juni d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Zu dem Kilometerzeiger Nr. 36 (Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld) ist der Nachtrag II und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag VII herausgegeben worden.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 38a (Königliche Eisenbahndirektion Halle a/S.) ist neu herausgegeben worden. Zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 8 (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) ist der Nachtrag V und zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 35b (Königliche Eisenbahndirektion Danzig) der Nachtrag I erschienen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2696 vom 7. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Berichtigung des I. Nachtrages zu dem alphabetischen Fahrschein-Verzeichnisse (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 2723 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 2724 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 184 Z vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr April-Juni d. J. in der Vereinszeitung erlassenen Bekanntmachungen (abgesandt am 12. d. Mts. an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche im II. Vierteljahr d. J. Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Aus dem Deutschen Reich.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Bei der Beförderung thierischer Rohstoffe und Abfälle auf den Eisenbahnen besteht, wie durch technische Erhebungen festgestellt worden ist, die Möglichkeit, dass infolge von Verunreinigung der Transportmittel Ansteckungsstoffe verbreitet und auf Menschen und Thiere übertragen werden. Dies trifft insbesondere zu bei Stalldünger, frischen Flechsen, nicht gekalktem frischen Leimleder, bei ungesalzenen frischen Häuten, ungereinigten, mit Haut- und Fleischfasern behafteten Knochen

und dergleichen, sofern diese Gegenstände in losem Zustande befördert werden. Infolge dessen hat der Bundesrath auf Antrag des Reichs-Eisenbahnamts mit Gültigkeit vom 1. September d. J. beschlossen, die Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands durch eine Bestimmung zu ergänzen, wonach die Eisenbahn verpflichtet ist, die zur Beförderung derartiger Stoffe verwendeten Eisenbahnwagen nach jedesmaligem Gebrauch in derselben Weise, wie dies in Bezug auf die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen vorgeschrieben ist, einem Reinigungsverfahren (Desinfektion) zu unterwerfen, das geeignet ist, die den Wagen anhaftenden Ansteckungsstoffe vollständig zu tilgen. Die Kosten der Desinfektion fallen dem Absender bezw. Empfänger zur Last.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Die Bahnstrecke Solingen-Süd-Remscheid wird am 16. d. Mts. für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eröffnet werden (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld S. 504 d. Ztg.).

Direktionsbezirk Erfurt. Am 15. d. Mts. wird die 5,6 km lange Reststrecke Lemnitzhammer-Blankenstein (Saale) der Neubaulinie Triptis-Blankenstein (Saale) für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Vom gleichen Tage ab wird die bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr in Betrieb gewesene Strecke von Lobenstein bis Lemnitzhammer ebenfalls für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet. — Von den an der neuen Bahnlinie gelegenen Stationen erhalten die Haltestellen Lemnitzhammer und Harra sowie der Bahnhof Blankenstein (Saale) die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren, Blankenstein (Saale) ausserdem noch die Befugniss zur Abfertigung von Fahrzeugen, soweit letztere durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können. Die Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn. Die Theilstrecke Nordhausen-Ilfeld mit den Stationen Nordhausen, Altenthor, Krimderode, Niedersachswerfen und Ilfeld ist am 12. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Schliessung von Stationen.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn. Vom 15. August d. J. ab wird die Haltestelle Langenfelde auch für den Wagenladungsverkehr geschlossen.

Greifswald-Jarmen.

Der Aktiengesellschaft „Kleinbahngesellschaft Greifswald-Jarmen" zu Greifswald, welche den Bau und Betrieb einer Kleinbahn von Greifswald nach Jarmen mit Abzweigungen nach Züssow und Gützkower Fähre beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Hildesheim-Peiner Kreisbahn.

Die Generalversammlung der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn-Gesellschaft beschloss die Annahme einer Offerte der Vereinigten Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft, den Betrieb der Bahn vom 1. Oktober d. J. ab zunächst für 4 Jahre pachtweise zu übernehmen.

Stolpethalbahn.

Nach dem Beschlusse der Generalversammlung gelangt für das Jahr 1896/97 eine Dividende von 2,75 % zur Vertheilung.

Aachener Kleinbahngesellschaft.

Der Aachener Kleinbahngesellschaft, welche den Bau der Kleinbahnen 1. Eschweiler-Stolberg-Atsch-Eilendorf, 2. Eschweiler-Hehlrath-Warden-Mariadorf-Alsdorf (Grube Anna) mit Abzweigung nach Neusen (Linden), 3. Eschweiler-Bergrath-Hastenrath-Hof-Köttenich, 4. Stolberg-Atsch-Vicht beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlagen (einschliesslich der Herstellung von Verstärkungsleitungen für elektrische Kraftzuführung) in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Bergische Kleinbahnen in Elberfeld.

Die Eintragung der Bergischen Kleinbahnen ins Handelsregister ist jetzt erfolgt. Gegenstand und Zweck des Unternehmens ist der Bau und Betrieb, die Erwerbung, Veräusserung, Pachtung, Verpachtung und sonstige Verwerthung von elektrischen und anderen Kleinbahnen und Transportunternehmungen sowie von elektrischen Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen, vorzugsweise in Rheinland und Westfalen, die Betheiligung bei solchen oder verwandten Unternehmungen sowie auch die Erwerbung und Verwerthung von einschlägigen Konzessionen, Patenten und Lizenzen. Das Grundkapital beträgt 3 000 000 ℳ.

Ein neues Berliner Untergrundbahn-Projekt

ist dem Berliner Magistrate von der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen zur Genehmigung unterbreitet worden. Während die im Bau begriffene Hochbahnlinie der Firma Siemens & Halske den Schnellverkehr zwischen dem Westen und Osten vermittelt, soll die jetzt geplante Untergrundbahn zwischen dem Humboldthain und dem Kreuzberg dem Schnellverkehr zwischen dem Norden und Süden dienen. Nach dem Projekte beginnt die Bahn auf dem in der Nähe des Humboldthains von der Gericht-, Hoch- und Neuen Hochstrasse gebildeten kleinen Platz, durchzieht die Neue Hochstrasse, biegt in die Liesen- und bald darauf in die Chausseestrasse ein, in der sie bis zu ihrem Einlauf in die Friedrichstrasse verbleibt. Aus der Friedrichstrasse biegt die bisher in hoher Lage angeordnete Bahn von der Weidendammerbrücke in die Uferstrasse am Schiffbauerdamm ab, fällt hier unter Kreuzung der Panke bis unter das Spreebett und unterführt den Spreefluss unterhalb der über letzteren führenden Brücke der Stadtbahn. Auf dem linken Spreeufer ersteigt die Bahn unter dem freien Platze südlich des Stadtbahnhofes Friedrichstrasse allmählich die hohe Lage wieder und läuft dann in die bei der Friedrichstrasse angeordnete Station ein. Hinter dieser liegt die Bahn bis zum Belleallianceplatz unter der Friedrichstrasse. Nach Kreuzung des Schifffahrtskanals wird die Bahn unterhalb des Blücherplatzes und der Belleallіancestrasse bis zu ihrer Endstation in der Hagelsbergerstrasse weiter geführt. Die Geschwindigkeit der in Abständen von 3 Minuten abzulassenden Züge soll sich auf 20—30 km in der Stunde belaufen. Mit jedem Zuge können 160 Personen befördert werden. Die Anlagekosten der Bahn sind auf 25 000 000 ℳ veranschlagt.

Berliner Pfingstverkehr.

Nach einer Aufstellung des Kommissariats für das öffentliche Fuhrwesen in Berlin über den Pfingstverkehr in diesem Jahre auf den Omnibus- und Strassenbahnlinien sowie auf der Stadt- und Ringbahn wurden durch die Omnibusse der Allgemeinen Aktiengesellschaft am ersten Feiertage 69 467 Personen, am zweiten Feiertage 65 249 Personen befördert. Die Omnibusse der Neuen Berliner Gesellschaft wurden am ersten Tage von 49 128 und am zweiten Tage von 47 800 Personen benutzt. Die Gesellschaft Reform beförderte 1 996 und 2 244, die Berliner Kompagnie 1 453 und 1 454 Personen. Im ganzen benutzten 238 791 Personen die Omnibuslinien. Die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn, die Neue Berliner Pferdeeisenbahn und die Charlottenburger Strassenbahn beförderten 1 265 255 Personen. Diese hohe Zahl bleibt jedoch gegen das Vorjahr um 17 440 Personen zurück. Von dem Verkehr entfallen an beiden Tagen auf die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn 1 033 357, auf die Neue Berliner Pferdeeisenbahn 145 549 und auf die Charlottenburger Strassenbahn 86 349 Personen. Die elektrische Strassenbahn (Siemens & Halske) wurde an beiden Tagen von zusammen 75 919 Personen, die Dampfstrassenbahn von 72 129 und die Stadt- und Ringbahn von 790 519 Personen benutzt. Insgesammt wurden am ersten Pfingsttage 1 198 215, am zweiten 1 244 398, an beiden Tagen zusammen 2 442 613 Personen befördert. An beiden Tagen fuhren die Omnibusgesellschaften mit 341 Wagen, die Pferdebahnen am Pfingstsonntag mit 1 175, am zweiten Feiertag mit 1 221 Wagen, die Dampfstrassenbahn am ersten Tag mit 109 und am zweiten mit 110 Wagen, während bei der elektrischen Strassenbahn an beiden Tagen je 73 Wagen im Betrieb waren.

Beförderung von Vieh in Wagenladungen.

Im direkten Verkehr zwischen Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt (einschliesslich der früheren Oberhessischen Eisenbahnen) und der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion Mainz einerseits und Stationen der Main-Neckarbahn (einschliesslich der Grossherzoglich Hessischen Nebenbahnen Eberstadt-Pfungstadt, Bickenbach-Seeheim und Weinheim-Fürth i. O.) andererseits sind mit Wirkung vom 1. Juli l. J. ab für die Beförderung von Gross- und Kleinvieh in Wagenladungen die auf den Preussischen Staatsbahnen bestehenden ermässigten Taxen des Staffeltarifs eingeführt (siehe Bekanntmachung in Nr. 53 S. I d. Ztg.).

Central-Wagenbüreau in Magdeburg.

Das Central-Wagenbüreau in Magdeburg wird den Aufgaben und der Bedeutung dieser Stelle entsprechend fortan die Bezeichnung: „Königliches Central-Wagenamt" führen. Die Festsetzung einer Geschäftsanweisung für das Central-Wagenamt bleibt vorbehalten.

Eine Probefahrt mittelst Akkumulatorwagen auf den Sächsischen Staatsbahnen.

Eine interessante Eisenbahnfahrt fand am 9. d. Mts. auf der Sächsischen Staatsbahnstrecke Dresden N.-Klotzsche statt und zwar mit einem Akkumulatorwagen, der von der Aktiengesellschaft Elektrizitätswerke vormals O. L. Kummer & Co. in Niedersedlitz im Auftrage der Königlich Württembergischen Staatsbahnverwaltung hergestellt worden ist. Dieser Wagen — ein vierachsiger Betriebswagen III. Klasse, der für den Zweck elektrischer Traktion umgebaut worden war — enthält in einem zwischen den beiden Drehgestellen federnd aufgehängten Kasten eine grössere Akkumulatorenbatterie und ist mit 2 Motoren von je 35 PS. Leistungsfähigkeit ausgerüstet. Vor der Uebergabe des Wagens an die Königlich Württembergische Verwaltung fand auf besondere Anregung des Sächsischen Finanzministeriums die Eingangs erwähnte Probefahrt statt, welcher ausser dem Sächsischen Finanzminister die Generaldirektoren der Königlich Württembergischen und Königlich Sächsischen Staatsbahnen, von Balz und Hoffmann, sowie eine grössere Anzahl höherer Beamten des Sächsischen Finanzministeriums und der Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen beiwohnten.

Der Akkumulatorwagen, dem noch ein Personenwagen I. und II. Klasse angehängt ward, durchfuhr die in starker Steigung (1 : 55) liegende 7 km lange Strecke Dresden N.-Klotzsche in nur 19 Minuten, so dass die Fahrgeschwindigkeit 22 km in der Stunde betrug, während sich die Geschwindigkeit auf horizontalen Strecken ohne Schwierigkeit auf 35 km in der Stunde steigern lassen würde. Das Zuggewicht belief sich auf 40 000 kg. Um die Leistungsfähigkeit des elektrischen Antriebes eingehend auf die Probe zu stellen, wurden in Klotzsche dem Akkumulatorwagen 3 vollbeladene Staatsbahn-Güterwagen von zusammen 51 000 kg Gewicht angehängt, so dass das Gesammtzuggewicht 78 000 kg betrug; auch diese Last wurde von dem elektrischen Wagen mit Leichtigkeit bewegt.

Die Probefahrt machte auf alle Theilnehmer den besten Eindruck. Voraussichtlich wird die elektrische Betriebsweise auch in Sachsen für den Grossbahnbetrieb noch von Bedeutung werden.

Bahnhof Wettinerstrasse in Dresden.

Der neue Dresdener Bahnhof Wettinerstrasse — an der Verbindungsbahn zwischen Dresden Altstadt und Dresden Neustadt gelegen — wird am 1. Oktober d. J. für den Betrieb eröffnet werden.

Die Norddeutsche Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft zu Altona,

welche jetzt im Besitz mehrerer Konzessionen zum Bau und Betrieb von Kleinbahnen ist, ausserdem noch 16 Linien in Arbeit bezw. Vorarbeit hat, wird durch ein überseeisches Syndikat in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, mit einem vorläufigen Grundkapital von 10 Millionen Mark. Genannte Gesellschaft projektirt u. a. die Linien Hamburg-Bergedorf, Bergedorf-Curslack-Kirchwärder sowie die Industriebahn Hamburg-Billwärder.

Kleinbahnprojekte.

Von den Kreisen Samter und Birnbaum wird der Bau einer schmalspurigen, mit Lokomotiven zu betreibenden Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Samter über Zirke nach Birnbaum geplant.

Die Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft in Köln beabsichtigt den Bau einer Kleinbahn mit 1 m Spurweite für Lokomotivbetrieb zur Beförderung von Personen und Gütern von M.-Gladbach nach Burg-Waldniel mit Abzweigung nach Bahnhof Speik.

Die Ostdeutsche Kleinbahngesellschaft in Bromberg plant im Anschlusse an die schmalspurige Kleinbahn Königsberg-Neukuhren schmalspurige Kleinbahnen für Personen- und Güterverkehr von Cuhmenen nach Fischhausen, von Rauschen nach Warnicken und von Neukuhren nach Cranz.

Die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft in Berlin will eine vollspurige Kleinbahn mit Lokomotivbetrieb für Personen- und Güterverkehr von Kroschnitz über Neustadt bei Pinne und Lubosch nach Zirke herstellen.

Aus Belgien.

Der Staatsbahnhaushalt für 1898.

Der Haushalt des Belgischen Eisenbahnministeriums für 1898 beläuft sich auf 116 337 880 Frcs. oder 100 750 Frcs. weniger als im Vorjahre. Die ordentlichen Ausgaben sind um 83 295 Frcs. erhöht, dagegen haben sich die ausserordentlichen Ausgaben um 184 000 Francs vermindert. Die zu Gunsten des Staatsschatzes erhobenen Einnahmen beliefen sich 1896 auf 155 085 920 Frcs. oder 5 769 146 Frcs. mehr als 1895; das in den Eisenbahnen angelegte Kapital betrug Ende 1895 1 413 057 543 Frcs., davon waren 87 568 272 Frcs. getilgt. Die verschiedenen Tilgungsfristen sind in eine Durchschnittsfrist von 74 Jahren zusammengefasst. Für die ganze Betriebszeit von 1835 bis einschliesslich 1895 beträgt der Gesammt-Reinertrag nach Bestreitung aller Lasten einschliesslich Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals noch 204 081 627 Frcs.

Ostbelgische Eisenbahn im Jahre 1896.

Die Gesellschaft erzielte 1896 aus dem Betriebe der Grossen Centralbahn einen Antheil von 2 258 074,21 Frcs.; hierzu kamen 12 611,08 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre, 9 647,85 Frcs. Bank- und Kursgewinne und 429 193,48 Frcs. Einnahmen auf Grund des Vertrages vom 28. April 1884. Von der 2 709 526,62 Francs betragenden Summe waren zu bestreiten: 25 832,58 Frcs. allgemeine Unkosten, 62 813,56 Frcs. Steuern, 263 527,60 Frcs. Pacht für die Linie Löwen-Herenthals, 318 000 Frcs. Tilgung der Schuldverschreibungen, 1 047 946,11 Frcs. Zinsen und Prämien der Schuldverschreibungen und 7 425 Frcs. Zinsen der gewährleisteten Antheilscheine. Es verblieben 983 981,77 Frcs., von denen die am 28. Mai abgehaltene Hauptversammlung beschloss, einen Gewinn von je 22 Frcs. an die 40 260 Antheilscheine zu vertheilen und 98 261,77 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen.

Eecloo-Genter Eisenbahn im Jahre 1896.

Im Jahre 1896 beliefen sich die Betriebseinnahmen einschliesslich der Pachtbeträge und ausserordentlichen Einnahmen auf 795 387 Frcs. (gegen 787 878 Frcs. im Vorjahre); hiervon waren 112 141 Frcs. Antheil der Eecloo-Brügger Eisenbahn abzuziehen, sodass 683 246 Frcs. zu Gunsten von Eecloo-Gent verblieben. Nach Hinzutritt von 4 364 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre und 6 290 Frcs. laufender Zinsen ergab sich eine Summe von 693 900 Frcs. Davon waren zu bestreiten die Betriebskosten mit 404 449 Frcs. (gegen 425 347 Frcs. im Vorjahre), die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen mit 91 255 Frcs. und die Abschreibung auf Betriebsmittel und Ausstattung mit 6 135 Frcs. Es blieb ein Reinertrag von 192 061 Francs, von dem 23 438 Frcs. zu den satzungsmässigen Aufwendungen dienten, 17 578 Frcs. in die Rücklagen flossen, 149 800 Francs als Gewinn vertheilt wurden und 1 245 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Gewinn der Vorzugsantheilscheine beträgt je 48 Frcs., derjenige der Stammantheilscheine je 15 Frcs.

Eecloo-Brügger Eisenbahn im Jahre 1896.

Die allgemeinen Einnahmen beliefen sich 1896 auf 280 353 Francs oder 1 698 Frcs. weniger als 1895; davon entfielen auf den Personenverkehr 169 645 Frcs. (+ 7 747 Frcs. gegenüber 1895), auf den Gepäckverkehr 2 209 (+ 223) Frcs. und auf den Güterverkehr 108 499 (— 9 669) Frcs. Nach Abzug der Betriebs- und Verwaltungskosten verblieben 98 066 Frcs., wozu noch 2 648 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre kamen. Es konnten wie im Vorjahre 11,50 Frcs. auf den Titel vertheilt werden, während 3 240 Francs auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Internationale Mecheln-Terneuzener Eisenbahn im Jahre 1896.

Die Ausgaben des Jahres 1896 waren um 62 791 Frcs. höher als diejenigen des Vorjahres; die Erhöhung wurde grösstentheils durch die Abschreibung der Geleiserneuerung sowie durch den Mehrverbrauch an Kohle und deren höhere Preise verursacht. Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 1 285 673 Francs, die Betriebsausgaben auf 715 609 Frcs. und der Ueberschuss auf 570 064 Frcs. Nach Abzug der Gesellschaftslasten im Betrage von 376 572 Frcs. verblieb ein Reinertrag von 193 492 Francs, von dem 25 000 Frcs. an die 1 000 Vorzugs- und 168 000 Francs an die 8 000 Stammantheilscheine vertheilt und 492 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Gewinn der Vorzugsantheilscheine beträgt 25 Frcs., derjenige der Stammantheilscheine 21 Frcs. Der Hauptversammlungsbericht vom 26. April d. J. lässt die Herstellung neuer Nebenbahnen voraussehen, u. a. einer Schmalspurbahn Hulst-Walsoorden, und spricht die Hoffnung aus, dass die Herstellung dieser neuen Zufuhrbahnen eine bedeutende Verkehrszunahme bewirken werde.

Aus Frankreich.

Fahrgeschwindigkeitsmesser.

Durch Ministerial-Rundschreiben vom 2. Dezember 1895 wurden die Aufsichtsstellen aufgefordert, die Eisenbahngesellschaften zu Aeusserungen zu veranlassen und selbst einen Bericht zu erstatten über die Frage der Prämien an die Lokomotivführer mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit, sowie über die Frage der allgemeinen Anwendung selbstthätig aufschreibender Fahrgeschwindigkeitsmesser auf den Lokomotiven.

Die Ergebnisse dieser Prüfung wurden dem technischen Betriebs-Eisenbahnrath unterbreitet. Der Betriebs-Eisenbahnrath hat festgestellt, dass die Prämien für Zeitgewinn oder regelmässigen Fahrdienst sowie die Prämien für Ersparung von Brennstoff, welche gleichzeitig eingeführt sind, um die Verschwendung von Kohlen zu verhüten und um die als eine Hauptbürgschaft der Sicherheit anzusehende Regelmässigkeit des Dienstes zu erzielen, in sich selbst und unter der Form von Abzügen Milderungsmittel enthalten, deren ausgleichende Wirkung geeignet ist, die verschiedenen Interessen, welche sie im Geiste der Lokomotivführer hervorrufen, im Gleichgewicht zu erhalten. Er war also der Ansicht, dass diese verschiedenen Prämieneinrichtungen gegenwärtig zu Maassnahmen der Aufsichtsbehörde keine Veranlassung geben dürften und beibehalten werden könnten, wenn Vorrichtungen angewendet werden, welche gestatten, die Schnelligkeit der Züge in jedem Augenblick praktisch zu beaufsichtigen und die besonders auf Gefällstrecken vorkommenden Missbräuche zu entdecken.

Ueber die Frage der Geschwindigkeitsmesser hat der Betriebs-Eisenbahnrath in folgender Weise geurtheilt: Auf den Strecken mit schwachem Gefälle ist es praktisch nicht möglich, ausserordentliche Geschwindigkeiten zu erreichen, ohne den Kohlenverbrauch erheblich zu vermehren und auf sehr steilen Gefällstrecken verhindert das Bewusstsein der Gefahr und die Furcht, der Schnelligkeit nicht Herr werden zu können, die Lokomotivführer im allgemeinen, Unvorsichtigkeiten zu begehen. Wirkliche Gefahr kann also nur auf den mittleren Gefällstrecken von etwa 5—15 mm bestehen; nun ist es leicht, durch fortwährende Feststellung der Geschwindigkeit vermittelst des auf der Maschine aufgestellten, selbst aufschreibenden Geschwindigkeitsmessers sowie durch strenge Unterdrückung der so festgestellten Vergehen dieser Gefahr vorzubeugen. Die gegen die Anwendung der Geschwindigkeitsmesser gemachten Einwendungen (Mangel einer vollkommen befriedigenden Vorrichtung, Höhe des Ankaufspreises, Höhe der Arbeit und Kosten für Entzifferung der Diagramme) sind nicht entscheidend. Denn einerseits scheinen die bereits in Frankreich und im Auslande verwendeten zahlreichen Vorrichtungen einer laufenden Anwendung fähig und haben die Preise seit ihrem Auftreten bedeutend sinken lassen; andererseits würde es leicht sein, die Entzifferung der Diagramme zu vereinfachen, wenn man sich auf Stichproben beschränkte, die gleichwohl die Wachsamkeit der Lokomotivführer rege erhalten würden, um so mehr als eine Feststellung immer leicht zu machen sein würde, wenn der Grad der Geschwindigkeit eines Zuges in Frage gestellt würde. Die Gesellschaften haben übrigens auf diese verschiedenen Einwände geantwortet, indem sie von selbst sehr ausgedehnten Gebrauch von den Geschwindigkeitsmessern machten. Es ist zu wünschen, dass sie auf diesem Wege fortfahren, dass sie diese Apparate baldigst und in möglichst ausgedehntem Maasse vermehren und wenn möglich Vorrichtungen den Vorzug geben, die durch einen die Geschwindigkeit in jedem Augenblick angebenden Mechanismus vervollständigt sind.

Kurz der zu verfolgende Zweck muss sein, jede Maschine mit einem Geschwindigkeitsmesser zu versehen, der — abgesehen von der Frage der Sicherheit — stets nützliche Angaben liefern wird. Man muss indessen zugeben, dass die Gesellschaften, um dahin zu gelangen, nur abschnittsweise vorgehen, indem sie mit den weniger festen Maschinen beginnen, nämlich mit solchen, welche Züge ziehen, deren gewöhnliche Schnelligkeit der Höchstgrenze nahe kommt, und mit Linien, auf denen ein zu schneller Gang infolge eines Mangels an Festigkeit des Geleises oder infolge besonderer Umstände der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse gefährlich werden kann. Auf diese Weise würde die Ausgabe über mehrere Jahre vertheilt werden und die Gesellschaften würden in der Lage bleiben, von der allmählich erlangten Erfahrung sowie von dem beim Bau der Geschwindigkeitsmesser erzielten Vervollkommnungen Nutzen zu ziehen. Die allgemeine Anwendung der selbstthätig aufschreibenden Geschwindigkeitsmesser darf wohl verstanden nicht die Abschwächung der anderen Aufsichtsmittel zur Folge haben. Man wird sich also auch ferner der unter das Geleise gestellten Vorrichtungen zu bedienen haben und zu Feststellungen in den Zügen durch mit Schnelligkeitsmessern oder Sekundenzählern versehene Beamte des Zugförderungs- oder Betriebsdienstes schreiten müssen.

Auf Grund dieser Erwägungen hat der Betriebs-Eisenbahnrath sein Gutachten dahin abgegeben, dass es zweckmässig sei, unter den angegebenen Bedingungen die Verwendung der selbstthätigen Geschwindigkeitsmesser auf den Maschinen möglichst bald auszudehnen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat dieses Gutachten bestätigt und die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 28. Mai d. J. aufgefordert, ihm mitzutheilen, welche Folge sie dieser Anregung zu geben beabsichtigen.

Gepäckaufgabe ohne Fahrkartenlösung.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat den von den 7 grossen Netzen vorgelegten Verbandstarif für die Beförderung von Gepäck ohne gleichzeitige Lösung von Fahrkarten (vergl. Nr. 43 S. 391 d. Ztg.) genehmigt.

Rückzahlung der Zinsvorschüsse der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Der Finanzminister hat am 18. Mai d. J. der Kammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, der einen mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn geschlossenen Vertrag, betreffend die sofortige Rückzahlung der vom Staate auf Grund der Zinsengewähr erhaltenen Summen, genehmigt. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn verpflichtet sich durch diesen Vertrag, die auf Grund der Zinsengewähr für das neue Netz erhaltenen Summen nebst 4 % Zinsen vorzeitig zurückzuzahlen; die Schuld der Gesellschaft beläuft sich aus diesem Anlass an Kapital und Zinsen auf 150 857 478 Frcs. Sie wird dadurch ausgeglichen, dass die Gesellschaft dem Staate die Summen, die sie ihm zum Bau des Netzes von 1883 vorgestreckt hat, bis zur Höhe des einer Jahresrate von 6 000 000 Frcs. entsprechenden Kapitals endgültig überlässt. Infolge dessen ermässigt sich der Betrag der Jahresraten, welche der Staat an die Gesellschaft auf Grund des Vertrages vom 26. Mai 1883 zu zahlen hat, um jährlich 6 000 000 Frcs.

Falls die Gesellschaft ihre Anleihe umwandeln sollte, wird der daraus für den Staat bezüglich der Jahresraten von 1883 erwachsende Gewinn sowohl von dem Betrage der ausgeglichenen als auch von dem der noch zu zahlenden Jahresrate berechnet, wobei die Gesammtheit dieser Jahresraten eine unveränderliche Ermässigung von 6 000 000 Frcs. erfährt. Wenn die Betriebsreinerträge nach Abzug der genehmigten Vorwegnahmen die gewährleistete Verzinsung und Tilgung überschreitet, so wird der Ueberschuss in erster Linie dazu verwendet, um den ungedeckten Betrag von 6 000 000 Frcs., der sich in den Rechnungen der Gesellschaft infolge Herabsetzung der Einzahlungen des Staatsschatzes ergibt, zu bestreiten. Falls dieser Ueberschuss hierzu nicht ausreicht, kann die Gesellschaft 15 Jahre lang, vom 1. Januar 1897 ab gerechnet, den fehlenden Betrag durch Ausgabe von Schuldverschreibungen decken; die Lasten dieser Anleihe werden den durch Vertrag vom 26. Mai 1883 genehmigten Vorwegnahmen hinzugefügt. Endlich wenn nach den Bestimmungen dieses Vertrages eine Theilung der Reinerträge einzutreten hat, wird die Jahresrate von 6 000 000 Frcs. den in Art. 13 des Vertrages vom 26. Mai 1883 festgesetzten Vorwegnahmen hinzugefügt und demnach die in § 3 desselben Artikels vorgesehene Jahresrate von 60 000 000 Frcs. auf 54 000 000 Frcs. ermässigt.

Bezüglich der Regelung der Zinsengewähr-Rückstände des neuen Netzes vor 1896 behält die Gesellschaft als theilweise Ausgleichung den freien Einnahmeüberschuss, den sie an den Staat für das Jahr 1896 hätte einzahlen müssen. Die Gesellschaft wird ermächtigt, alljährlich von dem Guthaben der einheitlichen Betriebsrechnung nach dem wirklichen Zinssatze der Schuldverschreibungsausgaben des Jahres die Zinsen der Summe von 4 500 000 Frcs. zu erheben; dies ist der Betrag, auf welchen der Rest der durch die eigenen Mittel der Gesellschaft zu begleichenden Rückstände festgestellt ist. Der Staat und die Gesellschaft verzichten gegenseitig auf jeden Anspruch wegen der Rechnungen über Zinsengewähr, Rückzahlung oder Gewinntheilung vor dem Jahre 1897. Wenn endlich der Staat in einer Frist von 3 Jahren nach Genehmigung des gegenwärtigen Vertrages einer anderen Gesellschaft einen niedrigeren Umwandlungssatz in Jahresbeträge oder eine Ermässigung des Zinssatzes von 4 % für den Betrag der Zinsvorschüsse bewilligt, so hat die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn von Anwendung dieser Maassnahmen an entweder auf eine entsprechende Ermässigung der obengenannten Jahresrate von 6 000 000 Frcs. oder auf den Genuss des neuen Zinssatzes für die Vorschüsse, welche die Gesellschaft etwa in Zukunft auf Grund der Zinsengewähr des neuen Netzes zu verlangen hat, Anspruch.

Der Haushaltsausschuss der Kammer hat den Gesetzentwurf am 31. Mai d. J. angenommen.

Bücherschau.

Der Supplementband des Brockhaus'schen Konversationslexikons. Eine nahezu 100jährige Erfahrung hat die Firma F. A. Brockhaus in die Lage gesetzt, den Gesammtinhalt unserer Kenntniss des Erschaffenen und Gewordenen bis auf die allerletzten Ereignisse in den nur 16 Bänden ihres Konversationslexikons (14. Auflage) in systematischer Behandlung und gediegener Form, ergänzt durch bildlichen Schmuck, zusammenzufassen.

Selbst 500 auserwählte Mitarbeiter, eine ständige vielköpfige Redaktion und die grosse eigene Buchdruckerei sind aber nicht imstande, das Riesenwerk in kürzerer Zeit als 4 Jahren zu leisten. Dass Wissenschaft und Kunst, Politik,

Technik, Gesetzgebung während dieser Zeit aber nicht stillstehen, ist verständlich, und so wird eine Encyklopädie ergänzungsbedürftig am ersten Tage nach dem Erscheinen! Dem abzuhelfen ist der Supplementband bestimmt, der Mitte Juni d. J. erschienen ist, und jeden im Hauptwerk vorhandenen Gegenstand, mit dem „etwas passirt ist“, ergänzt, alle allermodernsten Errungenschaften der Kultur, alle allerneuesten Ereignisse und leitenden Personen erstmalig aufführt. Dieser Band kann nicht wie seine 16 Vorgänger nur nachgeschlagen werden, wenn man Aufklärung braucht, man muss ihn vielmehr zuerst studiren, um zu sehen, was er in seinen 5305 Stichworten alles behandelt! So enthält er z. B. im Artikel Deutschland schon die vollständige Volkszählung aller Ortschaften des Deutschen Reiches von 1895, theilweise offiziell überhaupt noch nicht veröffentlichte Ergebnisse, ferner erstmalig genealogische Tabellen der Hohenzollern und Habsburger, die bereitwillig Auskunft geben, z. B. über die vielen in einem Konversationslexikon sonst nicht vorkommenden Prinzen und Prinzessinnen.

Ueber 1000 zweispaltige Seiten Text enthält der Band, die Stichworte des ganzen Werkes auf über 130000 vermehrend, und 59 bunte und einfarbige Tafeln und Karten, darunter 8 Chromos von der bekannten ebenso künstlerischen als detaillirten kostbaren Ausführung: leuchtende Thiere; Spielkarten aus alter und neuer Zeit, aus Europa, Java, Persien, Japan; Eishöhlen; Buddhismus; Eier unserer Singvögel; Röntgenstrahlen; bunte Ornamente u. a. Unter den Karten seien die der aktuellen Gegenden erwähnt: Cuba, Delagoabai, Sudan, Japan und Korea, Orientalische Frage und die interessanten Karten der Ansteckungskrankheiten, des Deutschen Welthandels, der unglaublich komplizirten, bisher nirgends kartographisch dargestellten Währungsverhältnisse der ganzen Welt. Auch der bisher in einem Konversationslexikon nicht zu findende, in Paris jüngst zu so trauriger Berühmtheit gelangte Kinematograph, die Pestkonferenz in Venedig, die Darstellung der Erfolge des Diphtherieheilserums werden nicht vermisst.

Wer sein Konversationslexikon bis 1897 ergänzt und vervollständigt haben will, wird den sich auch äusserlich genau an das Hauptwerk anschliessenden Supplementband mit Freuden begrüssen.

„Offizieller Kilometerzeiger der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen“, mit Uebersichtsskizzen zu den Allgemeinen und Militärtarifen, nebst Stationsverzeichniss der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft. Von diesem Behelfe ist im Verlage von R. v. Waldheim in Wien soeben eine neue, vollständig umgearbeitete Auflage erschienen. Der Preis dieses empfehlenswerthen Behelfes beträgt broschirt 3,60 *M.*, kartonirt 4,20 *M.* für das Exemplar.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Eisenbahndirektor Nöh in Altona ist die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst verliehen worden.

Ernannt sind: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Spirgatis, Vorstand der Betriebsinspektion in Kreuzburg O/S., Fidelak, Vorstand der Betriebsinspektion in Osterode i/Ostpr., Grapow, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Oppeln, Holverscheit, Vorstand der Betriebsinspektion in Neumünster, Fuchs, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Stettin, Karsch, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Essen a. d. Ruhr, — beauftragt mit dem Erweiterungsbau des Bahnhofes Essen (B. M.) —, Blunck, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Hannover, und May, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Hannover, sowie die Eisenbahn-Bauinspektoren Liepe, Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte in Frankfurt a/O., Lehmann, Vorstand der Werkstätteninspektion in Posen, Feyerabendt, Vorstand der Maschineninspektion in Lissa in Posen, Herrmann, Vorstand der Maschineninspektion in Göttingen, Hossenfelder, Vorstand der Maschineninspektion in Cottbus und Richter, Vorstand der Maschineninspektion in Giessen, zu Regierungs- und Bauräthen; ferner der Eisenbahn-Maschineninspektor Rohde, Vorstand der Maschineninspektion in Glückstadt, der Bezirksingenieur der vormaligen Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft Müller, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Hagen, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Hüttig, Vorstand der Betriebsinspektion in Jena, die Eisenbahn-Telegrapheninspektoren Schellens, Vorstand der Telegrapheninspektion in Köln, Fink, Vorstand der Telegrapheninspektion in Hannover, Wirtz, Vorstand der Telegrapheninspektion in Bromberg und Zwez, Vorstand der Telegrapheninspektion 1 in Berlin, die Eisenbahn-Verkehrsinspektoren Quilling, Preussischer Verkehrinspektor bei der Main-Neckar-Eisenbahn in Darmstadt, Rost, Vorstand der Verkehrsinspektion 1 in Berlin und Bohle, Vorstand der Verkehrsinspektion in Aachen, sowie der Eisenbahn-Rechnungsdirektor, Rechnungsrath Vormann, Vorstand des Rechnungsbüreaus bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld, zu Eisenbahndirektoren mit dem Range der Räthe 4. Klasse.

Versetzt sind: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Rücker, bisher in Beuthen O/S., an die Eisenbahndirektion in Breslau, Smierzchalski, bisher in Breslau, nach Neisse behufs Beschäftigung bei dem Erweiterungsbau des Bahnhofes daselbst und Ehrich, bisher in Czarnikau, als Vorstand der Bauabtheilung 2 für den Bau der Bahnlinie Bütow-Lauenburg nach Lauenburg.

Zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren sind ernannt: die Regierungsbaumeister Anthes, bisher in Königsberg i/Pr., unter Versetzung nach Mannheim behufs Beschäftigung bei dem zweigeleisigen Ausbau der Strecke Frankfurt a/M.-Mannheim und Wallwitz in Bromberg unter Verleihung einer Bauinspektorstelle bei der Neubauverwaltung im Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg.

Der Geheime Baurath Führ, Mitglied der Eisenbahndirektion in Hannover, ist gestorben.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Der Oberingenieur Leopold Kremser in Ingolstadt ist in den Ruhestand getreten.

Badische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind: der Oberingenieur Rudolf Lorenz in Karlsruhe zum Baurath, die Bahnbauinspektoren Alfred Eberlin in Karlsruhe, Richard Hergt in Offenburg und Friedrich Stolz in Karlsruhe zu Oberingenieuren.

Dem Regierungs-Baumeister Richard Tegeler in Kehl ist unter Verleihung des Titels Bahnbauinspektor die etatsmässige Amtsstellung eines Centralinspektors übertragen und den Regierungs-Baumeistern Eduard Lang in Karlsruhe, Hermann von Stetten in Bruchsal — unter gleichzeitiger Versetzung nach Freiburg — und Franz Grund in Karlsruhe der Titel Bahnbauinspektor verliehen worden.

Der Regierungs-Baumeister Ferdinand Lehn in Mannheim ist nach Bruchsal versetzt und der Regierungs-Baumeister Henz in Heidelberg der Bezirks-Bauinspektion in Mannheim zugetheilt worden.

Berichtigung.

In dem in Nr. 51 d. Ztg. abgedruckten Aufsatze: „Die Preussisch-Hessische Betriebsgemeinschaft“ muss es auf S. 472, Spalte 2 in der 1. bezw. 5. Zeile von oben nicht „Suzerainetät“ bezw. Suzerainetätsfrage“ sondern „Souverainetät“ bezw. „Souverainetätsfrage“ heissen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 16. Juli d. J. wird die Bahnstrecke Solingen-Süd-Remscheid für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eröffnet. Der an derselben gelegene Haltepunkt Schaberg dient nur dem Personenverkehr. Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 5. November 1892. Gleichzeitig mit der Betriebseröffnung der Bahnstrecke Solingen-Süd-Remscheid wird auf den Strecken Solingen-Süd-Ohligs und Ohligs-Hilden der Hauptbahnbetrieb eingeführt und tritt auf diesen Strecken ebenfalls die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 in Kraft. An demselben Tage scheidet die seither der Betriebsinspektion Düsseldorf 2, sowie der Maschinen- und der Verkehrsinspektion zu Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke

Ohligs ausschl. - Solingen-Süd - Solingen-Nord einschl. mit der Abzweigung nach Solingen-Weyersberg aus den Bezirken dieser Inspektionen aus und geht auf die Betriebsinspektion Lennep bezw. die Maschinen- und die Verkehrsinspektion zu Elberfeld über. An dem nämlichen Tage wird zu dem Gütertarif für die Direktionsbezirke Elberfeld und Essen (Gruppe VII) vom 1. April 1895 der Nachtrag V eingeführt, welcher die über die gedachte Bahnstrecke berechneten kürzeren Entfernungen enthält. Für den Personenverkehr treten die im Nachtrag XV zum diesseitigen Staatsbahn-Personentarif, Theil II unter Abth. VI enthaltenen bezüglichen Tarifänderungen sowie die Tarifsätze für die Station Schaberg gleichzeitig in Kraft. Der Fahrplan der Strecke Solingen-Süd-Remscheid und die mit der Eröffnung dieser Strecke zusammenhängenden Aenderungen des Fahrplans der Strecke Lennep-Remscheid-Solingen-Vohwinkel/Düsseldorf sind auf sämmtlichen betheiligten Stationen des diesseitigen Bezirks zum Aushang gebracht.

Elberfeld, den 2. Juli 1897. (1516)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Eröffnung von Stationen.

Vom 15. Juli d. J. ab wird zwischen den Stationen Lauchstädt und Benkendorf der Strecke Lauchstädt - Schlettau der Haltepunkt Delitz am Berge eröffnet und es verkehren vom genannten Tage ab die Züge dieser Strecke wie folgt:

Zug 291 ab Lauchstädt 5.41, Delitz a/B. 5.51 bis 5.52, an Benkendorf 5.58.
Zug 292 ab Benkendorf 7 52, Delitz a/B. 8.00 bis 8.01, an Lauchstädt 8.13.
Zug 293 ab Lauchstädt 8 37, Delitz a/B. 8.47 bis 8.48, an Benkendorf 8.54.
Zug 294 ab Benkendorf 12.47, Delitz a/B. 12.55 bis 12.56, an Lauchstädt 1.08.
Zug 295 ab Lauchstädt 3.23, Delitz a/B. 3.33 bis 3.34, an Benkendorf 3.40.
Zug 296 ab Benkendorf 6.40, Delitz a/B. 6.48 bis 6.49, an Lauchstädt 7.01.

Erfurt, im Juli 1897. (1517)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Güterverkehr.

Direkte Güterüberführung zwischen der Preussischen Staatsbahn und der Mühlhausen - Ebelebener Eisenbahn auf Bahnhof Mühlhausen (Thür.). Vom 6. Juli d. J. ab findet auf Station Mühlhausen (Thür.) eine direkte Güterüberführung zwischen der Preussischen Staatsbahn und der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn statt.

Bis zur Einführung direkter Frachtsätze mit Stationen der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn kommen für diese Ueberführung vorläufig folgende Gebühren zur Erhebung:

a) für Güter, welche mit der Eisenbahn auf einem der beiden Bahnhöfe eingehen, aber auf dem anderen Bahnhofe entladen werden, sowie für Güter, welche auf dem einen Bahnhofe zur Verladung kommen, aber behufs Weiterbeförderung mit der Eisenbahn nach dem anderen Bahnhofe übergeführt werden müssen:
Eil- und Frachtstückgüter für 100 kg . . . 0,30 ℳ
mindestens für jede Sendung . . . . 0,10 „
Wagenladungsgüter für jeden Wagen . . . . 6,00 „

b) bei Um- und Weiterkartirung der die Station Mühlhausen (Thür.) transitirenden Sendungen:
Eilgüter für 100 kg . . 0,20 ℳ
mindestens für die Sendung . . . . 0,30 „
Frachtstückgüter für 100 kg . . . . 0,15 „
mindestens für die Sendung . . . . 0,30 „
Wagenladungsgüter, Fahrzeuge, sowie sonstige Gegenstände, welche einen besonderen Wagen erfordern, für den Wagen . . . 1,00 „

Erfurt, den 6. Juli 1897. (1518)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens des Vorstandes der Mühlhausen - Ebelebener Eisenbahngesellschaft.

Gruppen - Gütertarif Elberfeld - Essen (VII). Am 16. d. Mts. tritt der Nachtrag V in Kraft. Er enthält die durch die Eröffnung der Neubaustrecke Solingen-Süd - Remscheid hervorgerufenen Aenderungen des Kilometerzeigers. Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, bei denen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Elberfeld, den 10. Juli 1897. (1519)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Cranzahl in die Tarifhefte 1 und 2 für den Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Güterverkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 6 km erhöhten Entfernungen der Station Buchholz in Sachsen zu Grunde gelegt.

Dresden, am 3. Juli 1897. (1520)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil I. Mit Gültigkeit vom 20. Juli alten/1. August neuen Stils 1897 erscheint eine Neuauflage des Deutsch-Russischen Gütertarifs, Theil I, wodurch die am 20. Dezember 1892 alten/1. Januar 1893 neuen Stils erschienene Ausgabe nebst dem ersten Nachtrag aufgehoben wird. Die neue Auflage enthält den Wortlaut des alten Theils I mit den Aenderungen des ersten Nachtrages, ausserdem die inzwischen erschienenen Ergänzungen der Einführungsbestimmungen und einige neue oder geänderte Zusatzbestimmungen. Druckstücke des neuen Tarifs sind durch Vermittelung der Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 7. Juli 1897. (1521)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. tritt zu den Gütertarifen A Heft 1—4 vom 1. April 1895 der Nachtrag 2 und zum Gütertarif A Heft 5 vom 10. Juni 1895 der Nachtrag 1 in Kraft.

Die Nachträge enthalten u. a. theilweise ermässigte Frachtsätze im Verkehre mit verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken; Frachtsätze für die am 1. April d. J. aus den Direktionsbezirken Elberfeld und Frankfurt a/M. in den Direktionsbezirk Köln übergegangenen Stationen; Aufnahme verschiedener Stationen der Crefelder Eisenbahngesellschaft und der Stationen der Niederländischen Staatsbahn Heerlen, Kerkrade-Rolduc, Nuth, Schinnen und Spanbeek der Linie Herzogenrath-Sittard in den Verkehr; Ergänzung der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 8 (Holz), 9 (Düngemittel) und 11 (Eisen und Stahl); Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehre zwischen Boxtel Nordbrabant-Deutsche Bahn und Roermond Grosse Belgische Centralbahn einerseits und verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Köln andererseits, sowie Berichtigungen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 15. September 1897 bestehen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 7. Juli 1897. (1522)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die bisherigen, ohne die Beschränkung der Ausfuhr nach dem ausserdeutschen Auslande gültigen Seehafen-Ausnahmetarife für Kartoffel- etc. Fabrikate bleiben über den 1. September d. J. hinaus noch bis auf weiteres in Kraft.

Posen, den 6. Juli 1897. (1523)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Die Station Cosel (Oderhafen) ist für den allgemeinen Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Die in den Gütertarifen für Cosel (Oderhafen) bisher angegebene Dienstbeschränkung „nur für Wagenladungen von und nach dem Wasserwege" fällt daher fort.

Kattowitz, den 6. Juli 1897. (1524)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich und Ungarn.) Am 1. August d. J. treten in den Verbandstarifen Theil II, Heft 1 und 3 folgende Frachtsätze für die Beförderung von Kleie etc. in Kraft:

Zwischen und	Nachtrag 14 zum Tarifheft 1 (A.-T. Nr. 7)						Tarifheft 3 (A.-T. b)	
	Stationen der							
	K. K. Oesterr. Staatsbahnen						Kgl. Ung. Staatsb.	
	Nussdorf	Wien (Kaiser Franz Josef-bhf.)	Wien (Lagerhaus)	Wien (Praterkai)	Wien (Kaiserin Elisabeth-bhf.)	Wien (Donaukai-bhf.)	Budapest loco (sämmtl. Bhf.)	Budapest trans.
	Pfennig für 100 kg							
Knau (K. E.-D. Erfurt)	224				241	231	307	302

Breslau, den 3. Juli 1897. (1525)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Nord - Ostsee - Verbands - Gütertarif. Unter den Seehafenstationen des Direktionsbezirks Altona im Ausnahmetarif C für Getreide zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern wird mit sofortiger Gültigkeit die Station „Husum" nachgetragen.
Altona, den 8. Juli 1897. (1526)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu dem Ausnahmetarife für die direkte Beförderung von Holz von Stationen Deutscher Bahnen nach Stationen der Französischen Ostbahn tritt am 1. August der Nachtrag VI in Kraft (gratis).
Strassburg, den 6. Juli 1897. (1527)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 18. März d. J. wird veröffentlicht, dass der am 1. April d. J. für die Beförderung von ordinären, braunen Steinzeugwaaren im Verkehre zwischen Voitersreuth und Budapest eingeführte Frachtsatz von 141,9 kr. für 100 kg mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. ab auf 107,9 kr. für 100 kg herabgesetzt wird.
Dresden, am 10. Juli 1897. (1528)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlen-Versandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken. (Gruppe VIII.) Vom 1. September d. J. ab wird der Frachtsatz Meiderich-Boisheim von 0,19 *M.* in 0,20 *M.* berichtigt.
Essen, den 8. Juli 1897. (1529)
Königliche Eisenbahndirektion.

Brölthaler Nachbarverkehr über Hennef (Sieg). Am 1. August d. J. gelangt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Haan des Direktionsbezirks Elberfeld, sowie anderweite, theils ermässigte Schnitt-Frachtsätze für verschiedene Stationen.
Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.
Frankfurt a/M., den 7. Juli 1897. (1530)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Rücksicht auf den z. Zt. herrschenden Mangel an langen offenen Wagen werden im diesseitigen Binnenverkehr sowie im Verkehr von Stationen unseres Verwaltungsbereichs nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen für Holz- und Eisensendungen bis Ende August d. J. auch gewöhnliche offene, für den Zweck geeignete Wagen unter Beistellung eines Schutzwagens, jedoch ohne Erhöhung der tarifmässigen Fracht, verwendet werden.
Strassburg, den 6. Juli 1897. (1531)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Güterverkehr mit Stationen der Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb. Vom 1. Juli d. J. ab ist die Entfernung für die Verkehrsbeziehung Worms-Hafen-Lorchsmühle von 12 auf 13 km erhöht worden.
Mainz, den 8. Juli 1897. (1532)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. ab gelangen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 27 (Zucker aller Art zum Seeexport) im Kartirungswege zur Anwendung. Die näheren Bedingungen sind auf den betheiligten Stationen zu erfahren.
Breslau, den 6. Juli 1897. (1533)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 15. Juli d. J. treten theilweise ermässigte Frachtsätze für Tabak zu 10 000 kg (Ausnahmetarif 20) in Kraft. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.
Breslau, den 8. Juli 1897. (1534)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Die an der Strecke Flöha-Weipert gelegene Verkehrsstelle Cranzahl der Sächsischen Staatsbahnen wird mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. in den Nordostdeutsch-Sächsischen Gütertarif einbezogen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilt unser Verkehrsbüreau Auskunft.
Bromberg, den 8. Juli 1897. (1535)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen. Mit dem 15. d. Mts. werden die Stationen Grünthal, Jocketa, Naunhof und Nerchau-Trebsen der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Tarif für den vorgenannten Verkehr einbezogen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Breslau, den 7. Juli 1897. (1536)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 16. Juli d. J. werden ermässigte Frachtsätze für die Stationen Remscheid, Remscheid-Bliedinghausen, Remscheid-Hasten und Remscheid-Vieringhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld im Verkehr mit allen dem Verbande angehörigen Stationen der Südwestdeutschen Bahnen eingeführt.
Die betheiligten Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion ertheilen Auskunft.
Köln, den 9. Juli 1897. (1537)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 12. Juli d. J. wird der Nachtrag III zum Tarife Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehre der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen eingeführt. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.
Der Nachtrag liegt auf allen Stationen zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkarten-Ausgabestellen zum Preise von 5 ₰ für das Stück bezogen werden.
Dresden, am 9. Juli 1897. (1538)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

5. Verdingungen.

Verdingung der Anlieferung von 250 Radsätzen für Personen- und Güterwagen.
Zeichnung und Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 1 *M.* von unserem technischen Büreau bezogen werden.
Angebote, enthaltend den Preis pro Radsatz sowie die kürzeste Lieferzeit, sind versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Radsätzen" versehen portofrei bis 24. Juli d. J., Vorm. 10 Uhr, an uns einzusenden.
Darmstadt, den 5. Juli 1897. (1539)
Direktion der Main-Neckarbahn.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien. Die im diesseitigen Bezirk angesammelten alten Werkstattsmaterialien (Achswellen, Radreifen, Radsterne, Scheibenräder, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, Dreh- und Bohrspähne von Kupfer, Roth-, Messing- und Weissguss, Federstahl, Siederohre, Lumpen, Glasbrocken, Gummi), ferner 3 Ambosse, 1 Wasserpumpe und 2 Brückenwaagen sollen im Wege des schriftlichen öffentlichen Angebotsverfahrens verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Baar bezogen werden.
Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 30. d. Mts., Vormittags 10 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 14. k. Mts.
Magdeburg, den 8. Juli 1897. (1540)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Lokomotivführer oder geprüfter Heizer für Lokomotivführerstellen, ferner Kesselschmiede u. Schlosser zum sofortigen Eintritt gesucht. Offerten mit Lohnansprüchen einsenden.
Hennef (Sieg), den 10. Juli 1897.
Direktion (1541RM)
der Brölthaler Eisenbahn.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. In der diesjährigen ordentlichen Genossenschaftsversammlung sind an Stelle der ausgeschiedenen Herren Geh. Regierungsrath Dr. Reinhard und Eisenbahndirektor Grooss in Mainz
die Herren Betriebsdirektor Schönfeld, als Mitglied und Verkehrsdirektor Sterneberg, als stellvertretendes Mitglied,
beide Mitglieder der Betriebsdirektion der Westfälischen Landes-Eisenbahn zu Lippstadt, in den Genossenschaftsvorstand gewählt worden.
Lübeck, den 8. Juli 1897. (1542)
Der Vorstand der Privatbahn-Berufsgenossenschaft.
von Alvensleben.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 55. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1—4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 17. Juli 1897.

Inhalt:

Neue Schnellverkehrsmittel in Berlin.

(Schluss aus Nr. 44).

Ueber den Verkehrsumfang der neuen Bahn sind von verschiedenen Seiten Ermittelungen angestellt worden.

Der Anfangsverkehr, d. h. der Verkehr des ersten Jahres, entspricht nach der niedrigsten Annahme einer Zahl von 15 Millionen Fahrten. Diese Zahl ist keineswegs hoch. Man gelangt zu einem besseren Verständniss dieser Ziffer, wenn man sich klar macht, wie sich der Betrieb unter dieser Annahme gestalten wird.

Man kann die Dauer des Betriebes auf rund 18 Stunden im Tage festsetzen, entsprechend dem Zeitraum von Morgens 6 Uhr bis Nachts 12 Uhr. Richtiger hätte man von 5½ Uhr bis 12½ Uhr zu rechnen; dies würde den Verhältnissen der Berliner Stadtbahn, wie sie in dem Werk Berlin und seine Eisenbahnen*) auf S. 443 des zweiten Bandes dargelegt sind, besser entsprechen. Wenn an allen Tagen des Jahres der Verkehr die gleiche Stärke hätte, würden täglich nach der obigen Annahme 41 000 Personen zu befördern sein. Für den Betrieb ist nach den vertraglichen Abmachungen ein Zugabstand von höchstens 5 Minuten zulässig; im Anfang wird man die Züge nicht dichter legen, als diesem Zeitmaass entspricht. Man hätte, wenn diese Zugfolge gleichmässig über den ganzen Tag durchgeführt würde, an jedem Punkte der Bahn stündlich 24, im Tage 432 Züge, eine Zahl, die mit Rücksicht auf den Verkehr, der sich vor 5 Uhr früh und nach 12 Uhr Mitternacht abspielt, unbedenklich auf 450 Züge abgerundet werden kann. Auch dann bleibt die Zugzahl noch um 33 Züge hinter der Stadtbahn zurück. Jeder der 450 Züge, der aus Motor- und Anhängewagen zusammengesetzt würde, hätte rund 90 Personen zu befördern, wenn er die Länge der Bahn von 10,5 km einmal durchfährt. Auf der vorhandenen Stadtbahn legt jeder Reisende, wie sich aus den vorhandenen Verkehrsnachweisungen ermitteln lässt, eine Strecke von rund 5 km zurück und dieser Reiseweg wird bei der weitgehenden Uebereinstimmung, die im Verkehr der vorhandenen und der neuen Bahn eintreten wird, auch bei der letzteren zu Grunde gelegt werden können. Man könnte unter dieser Annahme, da die ganze Länge der neuen Bahn 2 solcher Reisewege darstellt, den Verkehr mit 2 Wagen starken Zügen bewältigen, wenn der Wagen 45 Personen fasst. Im Durchschnitt führen die Wagen der in Englischen und Amerikanischen Städten vorhandenen Hochbahnen und auch der Berliner Stadt-

*) „Berlin und seine Eisenbahnen 1846—1896." Herausgegeben im Auftrage des Königlich Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten. Berlin bei Julius Springer 1896.

bahn 50 Personen. Die Besetzung der Züge entspricht hierbei der auf der Londoner elektrischen Untergrundbahn. Die bestehende Berliner Stadtbahn hat nicht eine so grosse Platzausnutzung, wie die vorhandenen elektrischen Bahnen, da sich die letzteren, als kleinere Individuen, der Stärke des Verkehrs besser anzupassen vermögen, als eine Bahn, deren Zugkurse in sehr verwickelter Weise ineinander geflochten sind.

Das Vorstehende ist nur ein Ueberschlag, denn man weiss, dass nicht allein mit einem Sonn- und Alltagsverkehr zu rechnen ist, sondern dass auch der Verkehr an den einzelnen Wochentagen sich verschieden gestaltet, dass er beispielsweise infolge einer gewissen abergläubischen Veranlagung des weiblichen Geschlechts Freitags geringer ist als an anderen Wochentagen usw. Dann ist der Verkehr in sehr unregelmässiger Weise über die Tagesstunden vertheilt; man hat mit Verkehrsstössen zu rechnen, die zu bestimmten Stunden eine dichtere Zugfolge und eine Verstärkung der Züge erfordern.

Ueber diese Vertheilung des Verkehrs in den verschiedenen Grossstädten, London, Newyork, Berlin, sind eingehende Untersuchungen angestellt worden. In Berlin hat man beispielsweise in der Woche vom 22. bis 27. August 1892 eine Auszählung des ganzen Bahnverkehrs in und um Berlin vorgenommen, deren Ergebniss für die Stadtbahnzüge im Durchschnitt jener Tage — sämmtlich Wochentage — auf S. 443 des mehrgenannten Werkes „Berlin und seine Eisenbahnen" zeichnerisch veranschaulicht ist. Man hat danach mit Verkehrsstössen von besonderer Stärke am frühen Morgen und zwischen 6 und 8 Uhr Nachmittags zu rechnen. Dazwischen lässt der Verkehr erheblich nach. Das Bild ist für andere Grossstädte ähnlich, aber insofern ungünstiger, als sich der Verkehr dort in noch schärferen Gegensätzen bewegte.

Aus dem angestellten Ueberschlag kann immerhin bereits gefolgert werden, dass ein verhältnissmässig geringer Wagenumlauf zur Bewältigung des angenommenen Anfangsverkehrs ausreicht. Geht man aber auch etwas näher auf die Dinge ein, so kommt man doch im wesentlichen zu demselben Ergebniss. Die im Schlusskapitel des Werkes „Berlin und seine Eisenbahnen" niedergelegten Angaben über den Zugumlauf, zusammengehalten mit denen des dritten Kapitels über den Personenverkehr auf der vorhandenen Stadtbahn, sind recht lehrreich. Sie lassen sich insbesondere auch benutzen, um ein zutreffendes Bild der Vertheilung des Verkehrs über den Zeitraum eines Tages zu gewinnen. Das Bild passt genügend genau auch auf die neue Bahn, denn auch diese hat einen bedeutenden Verkehr aus den Vorstädten und Vororten an den End- und verschiedenen Zwischenpunkten zu bewältigen. Es lässt sich aber die Ansicht vertreten, dass auf ihr bei der Verschiedenartigkeit der Verkehrsgebiete der Verkehrsabfall zwischen den einzelnen Anschwellungen nicht so erheblich sein wird, wie bei der bestehenden Stadtbahn, mit anderen Worten, die Vertheilung des Verkehrs eine etwas gleichmässigere sein wird.

Um ein Bild über den Zugverkehr zu gewinnen, der in den verkehrsreichsten Stunden eintreten muss, lässt sich nach den vorhandenen Aufzeichnungen, verglichen auch mit den Londoner und Newyorker Verhältnissen, annehmen, dass der grösste werktägliche Stundenverkehr $^1/_{10}$ des ganzen Tagesverkehrs ausmacht. Für Sonn- und Werktage soll die gleiche Ziffer für den Gesammt-Tagesverkehr vorausgesetzt werden. Es handelt sich beim Stundenmaximum um den Frühverkehr zur Stadt oder den Spätverkehr aus der Stadt, der sich bei der neuen Bahn von und nach den beiden Endpunkten ergiesst. Jedes Geleis hat von dem Stundenmaximum von $\frac{41\,000}{10} = 4\,100$ Fahrten die Hälfte, nämlich 2 050, zu bewältigen. Für diese sind, bei der bereits angenommenen durchschnittlichen Fahrtlänge von 5 km, 10 250 Personenkm zu leisten. In dieser Stunde stärksten Verkehrs sind die Züge ausserordentlich stark besetzt, es kamen bei der bestehenden Stadtbahn bereits 1892 Ausnutzungen der Plätze von über 100 % vor und inzwischen sind Verhältnisse eingetreten, die eine Annahme von 150 % und darüber für bestimmte Züge nicht als übertrieben erscheinen lassen. Indessen wäre es unrichtig, eine Ausnutzung selbst von 100 % für die **ganze** Stunde des Maximalverkehrs zu Grunde zu legen; aber eine Ziffer von 75 % ist hierfür gewiss nicht zu hoch gegriffen. Nimmt man nur 75 % an, so kommt man zu einer Zahl von $\frac{4}{3} \times 10\,250$ = rund 13 700 Platzkm, die in jener Stunde auf einem Geleis gefahren werden müssen. Wenn man keine verstärkte Zugfolge eintreten lassen wollte, würde man mit 12 Zügen jene Leistung zu bewerkstelligen haben, sodass ein Zug 1 140 Platzkm oder mit Rücksicht auf den von jedem Zug zu durchfahrenden Weg rund 110 Plätze führen müsste. Man könnte also solchen Verkehr mit Zügen von je 3 Wagen*) bewältigen. Wenn man annehmen wollte, dass ein Zug selbst bis zu 150 Personen brächte, die alle am Potsdamer Bahnhof aussteigen wollten, so würden die Bahnsteige, Ausgänge und Treppen nicht erheblich von einer solchen Personenzahl belastet.

Auch diese Rechnung ist nur als Ueberschlag aufzufassen. Man könnte die Betrachtungen weiter ins einzelne erstrecken, namentlich auch prüfen, wie sich der Zugverkehr in der Stunde des überhaupt vorkommenden stärksten Verkehrs stellen wird, der nach Berliner Verhältnissen $^1/_7$ bis $^1/_8$ des gesammten Tagesverkehrs umfasst. Aber der Zweck war hier nur, an einigen Zahlen zu zeigen, dass der für den Anfang angenommene Verkehr bescheiden gegriffen ist. In den Stunden starken Verkehrs wird man sehr bald den Zugabstand kleiner nehmen, als 5 Minuten. Dann lässt sich der stärkste Stundenverkehr mit Zügen von nur 3 Wagen bewältigen, ohne dass an eine Ueberfüllung derselben zu denken ist. Gleichzeitig sieht man, was die Bahn thatsächlich leisten kann, wenn die Zugfolge möglichst verdichtet und die Züge länger gemacht werden. Für den bedeutenden Aufschwung des Verkehrs, der mit den Jahren, Hand in Hand mit einer Umbildung, welche die von der Bahn durchzogenen Stadttheile erfahren werden, eintritt, ist also ein weiter Raum gelassen und dieser Zunahme ist auch durch den beabsichtigten Ausbau der Stationen Rechnung getragen. Um sich ein Bild davon zu machen, wie der Verkehr mit den Jahren steigen wird, braucht man sich nur das Beispiel der vorhandenen Stadtbahn gegenwärtig zu halten.

Man ist bei Betrachtung des neuen Unternehmens unwillkürlich geneigt, an die bekannten Londoner und Liverpooler Vorbilder zu denken. Beide lassen sich mit der Berliner Bahn nicht vergleichen. Die City- und Südlondonbahn hat nur die Ströme früh zur Stadt und spät von der Stadt zu führen, sie hat aber keinen Zwischenverkehr. Die Bahn ist auf die kurzdauernden Verkehrsstösse im wesentlichen angewiesen, die sie mit ihren unzulänglichen Zügen nicht bewältigen kann. Die Verhältnisse haben zu einer Tarifpolitik geführt, deren Ziel ist, aus einer beschränkten Zahl von Reisenden, die nur befördert werden können, möglichst hohe Einnahmen zu ziehen. Das hat zu einer Steigerung der Fahrpreise geführt. Die Liverpooler Hochbahn kann kaum als eine Stadtbahn aufgefasst werden. Sie ist nicht durch ein Verkehrscentrum hindurchgeführt, sie folgt, indem sie die Docks von der eigentlichen Stadt scheidet, der Grenze des Stadtgebiets. Daher ein verhältnissmässig geringer Verkehr, der freilich hohe Fahrpreise verträgt. Die Newyorker Hochbahnen haben ebenfalls höhere Fahrpreise, als die Berliner Stadtbahn, dabei aber einen ungemein starken Verkehr.

Diesen Bahnen und den Newyorker Hochbahnen gegenüber wird die neue Berliner Hochbahn dem Publikum den Vortheil sehr niedriger Fahrpreise bieten. Es ist noch nicht zu übersehen, ob das Klassensystem der Berliner Stadtbahn, das zunächst auch auf die elektrische Hochbahn übertragen werden soll, auf die Dauer bei dieser beibehalten werden wird. Diese Angelegenheit

*) Die bestehende Stadtbahn begann den Betrieb mit Zügen von 5 Wagen, die aber in grösserem Zeitabstande verkehrten.

würde im Zusammenhang mit der Frage stehen, ob Abtheilwagen oder Wagen mit Kopfeingängen anzuwenden sind. Beides hat seine Vorzüge und in Amerika wendet man die letzteren allgemein an. Auch für die im Bau begriffenen Wiener Stadtbahnen kommen sie zur Anwendung, wie sie auch bei der Budapester Untergrundbahn eingeführt sind. Würde das Klassensystem dauernd bevorzugt, so könnten auch hierfür die Fahrpreise leicht so gestellt werden, dass auf die Fahrt ein nicht höherer Satz entfiele, als bei den Berliner Pferdebahnen, ohne dass der wirthschaftliche Erfolg des neuen Unternehmens, selbst für die erste Zeit, irgendwie in Frage stände.

Kemmann.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Schlettau-Lauchstädt zwischen den Stationen Lauchstädt und Benkendorf neu errichtete Haltepunkt Delitz am Berge ist am 15. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Gepäck bleibt ausgeschlossen. Die Entfernung beträgt:

von Lauchstädt bis Delitz am Berge . . . 3,82 km
„ Benkendorf „ „ „ „ . . . 1,88 „

Aenderung von Stationsnamen. Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Der an der Eisenbahnstrecke Königszelt-Camenz gelegene Bahnhof Schweidnitz führt fortan die Bezeichnung Schweidnitz Oberstadt, während die im Bau begriffene Bahnhofsanlage im Stadtbezirk Kletschkau der Strecke Ströbel-Schweidnitz die Bezeichnung Schweidnitz Niederstadt erhält.

Entsprechende Berichtigung des Verzeichnisses gleichnamiger Eisenbahnstationen wird anheimgestellt.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahnvorlagen im Finanzausschusse des Ungarischen Abgeordnetenhauses.

Der Finanzausschuss des Abgeordnetenhauses zog den Gesetzentwurf über die Konzessionirung der Arvathalbahn in Verhandlung. Nach den vom Handelsminister Baron Daniel ertheilten Aufklärungen nahm der Ausschuss die Vorlage an und beschloss in seinem Berichte zu betonen, dass der staatliche Beitrag zum Bau dieser Bahn das Maass der üblichen Begünstigungen zwar überschreite, der Ausschuss jedoch der Ansicht sei, dass im Hinblick auf die obwaltenden ausserordenlichen Umstände dieser Beitrag zu bewilligen sei.

Sodann wurde der Gesetzentwurf über Bewilligung des Investitions-Anlehens der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn in Verhandlung gezogen und ohne Debatte angenommen.

Hierauf zog der Ausschuss den Gesetzentwurf über die Bedeckung der Investitionskosten der Ungarischen Staatsbahnen in Berathung. Der Abgeordnete Gyurkovics macht die Annahme des Gesetzentwurfes von den Aufklärungen des Handelsministers abhängig. Aus dem Motivenberichte geht hervor, dass von der Investitionsanleihe von 100 000 000 fl. auf Kroatien-Slavonien etwa 900 000 fl. — Schneeschutzbauten auf der Fiumaner Linie, Werkstätte in Agram und einzelne Bauten in der Umgebung von Fiume — entfallen. Nach dem Abrechnungsschlüssel zwischen Ungarn und Kroatien-Slavonien (92 : 8 %) sollten von den 100 000 000 fl. ungefähr 8 000 000 fl. in Kroatien investirt werden, zumal bei der Abrechnung mit Kroatien-Slavonien letzteres infolge dieser Anleihe von 123 000 000 fl. für eine jährliche Zinsenquote von 330 000 fl. wird aufkommen müssen. Wenn auch gewisse Investitionen in Ungarn auch Kroatien-Slavonien indirekt zu gute kommen werden, so sei doch zu berücksichtigen, dass die Investitionen nur auf die verschiedensten Gebiete Ungarns vertheilt sind, obwohl in Kroatien-Slavonien noch sehr viel zu thun übrig ist. Anderthalb Komitate haben noch kein Stück Eisenbahn, das zweite Geleise von Karlstadt nach Fiume fehle noch immer, für Kroatien-Slavonien wurde keine Werkstättenfiliale eingestellt, seit Jahren bitten die Städte Esseg und Karlstadt um die Erweiterung ihrer Bahnhöfe und Esseg habe noch immer keine direkte und vollständige Eilzugverbindung mit Budapest. Das Missverhältniss zwischen der Betheiligung Kroatien-Slavoniens an den Investitionen und der daraus entspringenden budgetären Belastung erfahre durch die brennendsten Bedürfnisse Kroatien-Slavoniens eine Beleuchtung, welche die anlässlich dieser Vorlage entstandene Erregung der öffentlichen Meinung in den Schwesterländern vollkommen rechtfertige. Gyurkovics bittet um Aufklärungen und Abhilfe im Sinne seiner Forderungen.

Handelsminister Baron Daniel erwidert dem Vorredner, dass er bei Feststellung des Erfordernisses der Staatsbahnen sich streng vor Augen gehalten habe, welche Verfügungen aus dem Gesichtspunkte der Verkehrsverhältnisse nöthig seien. In Kroatien befinden sich die Staatsbahnen in einem besseren Zustande, dort sind erst vor Kurzem weitgehende Investitionen gemacht worden, so der Bau des Agramer Bahnhofes und die Errichtung einer Werkstätte, welche mit der Budapester auf einem Niveau steht. Die bei Fiume geplanten Investitionen entfallen zum überwiegenden Theile auf Buccari und Susak, welche Stationen auf Kroatischem Boden liegen. Auch wird ein grosser Theil der Investitionen in Kroatien verbraucht werden, davon wird namentlich das Esseger Aufnahmegebäude gebaut werden. Im Rahmen dieses Gesetzentwurfes musste der Minister sich des Baues neuer Bahnen enthalten. Er beschäftigt sich nach Möglichkeit mit den berechtigten Ansprüchen Kroatiens und wird, wenn die Reihe daran kommt, die entsprechenden Vorlagen machen.

Gyurkovicz bemerkt, dass er niemals den Ausschuss mit überflüssigen staatsrechtlichen Deduktionen belästigt habe. Es handelt sich nur darum, dass gegenüber einer Gesammtinvestition für Kroatien-Slavonien von etwa 1 000 000 fl., eine dauernde jährliche Belastung Kroatien-Slavoniens von 300 000 fl. gegenübersteht. Redner wünscht eine Zusicherung des Ministers rücksichtlich des Bahnhofes von Karlstadt und der Aufstellung einer Filialwerkstätte in Esseg oder Vinkovce zu erhalten und ersucht, die Erwähnung der Bemerkung des Ministers im Bericht des Finanzausschusses zu beschliessen.

Abgeordneter Franz Kossuth kann nicht billigen, dass nicht wenigstens ein Theil der Investitionen, namentlich die Beschaffung der Verkehrs- und Betriebsmittel, aus den laufenden Einnahmen, sondern mittelst eines besonderen Anlehens gedeckt wird. Die Feststellung auf 10 Jahre hinaus kann er ebenfalls nicht billigen, da man schon im voraus weiss, dass die in Aussicht genommenen Summen das Erforderniss nicht vollständig decken werden.

Minister Baron Daniel bemerkt, dass er nicht die künftige Gestaltung der Verhältnisse als Basis angenommen hat, sondern nur, was derzeit zur Befriedigung der Verkehrsansprüche nothwendig ist. Der Grund dessen, dass das Programm auf 10 Jahre vertheilt wurde, liegt darin, dass die Investitionen sich in einem so grossen Rahmen bewegen, dass zu ihrer rationellen und sparsamen Durchführung eine Reihe von Jahren nothwendig ist. Auf die Bemerkungen Kossuth's, betreffend die Deckung der Verkehrs- und Betriebsmittel aus den laufenden Einnahmen, bemerkt der Minister, dass keine einzige Bahn diese Bestimmung annehmen würde, dass alle Investitionen aus dem Betriebserträgnisse gedeckt werden müssen. Dies würde dahin führen, dass die Bahnen keine Betriebserträgnisse hätten, ihr Kapitalswerth aber beständig und in ungeheuerem Maasse steigen würde. Aus den Betriebseinnahmen der Staatsbahnen werden die Kosten der infolge der Abnutzung nothwendigen Neubeschaffungen gedeckt. Hier handelt es sich um Investitionen, welche durch die natürliche Entwickelung gefordert werden und welche neue Kapitalswerthe schaffen.

Der Gesetzentwurf wurde sodann im Allgemeinen angenommen; auch wurde beschlossen, in den Bericht des Ausschusses die auf die Bemerkung Gyurkovics' ertheilte Antwort des Handelsministers aufzunehmen. In der Spezialberathung wurde der Gesetzentwurf ohne meritorische Modifikation in der Textirung des Kommunikationsausschusses angenommen.

Schliesslich gelangte der Gesetzentwurf über die Deckung der Mehrausgaben bei der Bahn Marmaros-Sziget-Körösmezö-Landesgrenze zur Verhandlung. Die Vorlage wurde ohne Bemerkung angenommen.

Der neue Personentarif der Südbahn.

Das Eisenbahnministerium hat den von der Südbahn vorgelegten Entwurf des neuen Personentarifs genehmigt. Der Tarif wird am 1. Januar 1898 ins Leben treten, und es werden jetzt bereits die umfassenden Vorarbeiten, welche insbesondere den Druck von vielen Millionen Fahrkarten betreffen, durchgeführt. Die wichtigste Aenderung, welche der neue Tarif mit sich bringt, ist die Aufhebung des Freigepäcks. Das Freigepäck wird lediglich in der Lokalstrecke von Wien bis Mürzzuschlag in Geltung bleiben, dagegen für die weiteren Relationen ausser Kraft gesetzt werden. Die Südbahn wird sich demnach den übrigen grossen Bahnen anschliessen, und das Freigepäck wird fast gänzlich aus dem Oesterreichischen Eisenbahnverkehr verschwinden. Was den Fahrpreis betrifft, so wird auf der Wiener Lokalstrecke überhaupt keine Aenderung platzgreifen. Dagegen wird der Tarif über Mürzzuschlag hinaus mehr oder minder um-

fassende Abänderungen erfahren. Zumeist wird eine Verwohlfeilung der einfachen Fahrten in vielen Relationen platzgreifen; dagegen werden mässige Vertheuerungen der Rückfahrkarten im Fernverkehre eintreten. Die Südbahn befürchtet aus der Tarifreform keine Schädigung ihrer Einnahmen, weil eben die Ermässigung der einfachen Fahrten durch die Aufhebung des Freigepäcks und durch die Vertheuerung der Rückfahrkarten aufgewogen werden dürfte.

Begebung der Südbahnprioritäten.

Die Verhandlungen über die Begebung der 4% Markprioritäten haben zum Abschlusse geführt. Die Rothschildgruppe übernimmt 10 Millionen Mark zum Kurse von 117,75 Wiener Usance und räumt der Südbahn an dem über 1% hinausgehenden Mehrerlöse die Partizipation zur Hälfte ein. Die Südbahn behält hiernach ungefähr 6,5 Millionen der Markprioritäten noch im Portefeuille.

Böhmischer Braunkohlenverkehr.

Die Aussig-Teplitzer Bahn veröffentlicht wieder die Statistik des Böhmischen Braunkohlenverkehres. Die wesentlichen Daten sind die folgenden: Im Jahre 1896 wurden gefördert: Im Elbogen-Falkenauer Reviere 2 034 496 (+ 152 555) t von 4 880 Arbeitern, im Teplitz - Brüx - Komotauer Reviere 13 262 355 (+ 422 145) t mit 23 293 Arbeitern. Die Gesammtproduktion stellt sich auf 15 296 851 t und bietet gegenüber dem Vorjahre eine Erhöhung um 574 700 t. Der Geldwerth dieser Produktion, nach den Mittelpreisen berechnet, betrug: Im Falkenauer Reviere 2 527 930 fl. oder 184 kr. für 1 t, im Elbogener Reviere 1 122 820 fl. oder 171 kr., im Komotauer Reviere 679 391 fl. oder 123 kr., im Brüxer Reviere 16 059 995 fl. oder 164 kr., im Teplitzer Reviere 4 886 935 fl. oder 165 kr. für 1 t. Von den produzirenden Gesellschaften steht die Brüxer Bergbaugesellschaft mit 3,7 Millionen Tonnen obenan. Daran schliessen sich die Nordböhmische Kohlenwerksgesellschaft mit 1,2 Millionen Tonnen, die Brucher Schächte mit 930 000 t und die ärarischen Schächte mit 819 000 t. Die Kohlenproduktion vertheilte sich hinsichtlich des Transportes auf die folgenden Bahnen:

Kohlenaufgabe an die	1896	gegen 1895
	Tonnen	
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	7 999 726	+ 182 100
Buschtêhrader Eisenbahn	1 353 118	+ 87 531
Oesterreichische Nordwestbahn . .	168	— 46
Oesterreichische Staatsbahnen . .	3 798 151	+ 341 698
zus.	13 151 163	+ 611 283

Der Bericht bemerkt, dass der unausgesetzte Wettbewerb, mit welcher die Böhmische Braunkohle zu kämpfen hat, auch im Jahre 1896 unverändert vorhanden war. Die vielseitige Verwendbarkeit der Böhmischen Braunkohle habe aber, unterstützt durch den sich stets steigernden Kohlenbedarf der Industrie, es ermöglicht, dass trotz des lebhaften Wettbewerbs die Böhmische Braunkohlenproduktion neuerlich eine Zunahme erfahren hat. Die Verfrachtungen nach Sachsen nehmen zu. Der zweite Elbeumschlag in Norddeutschland, d. i. jener von Schiff zu Eisenbahn, hat wieder ein kleines Plus aufzuweisen, dagegen haben die direkten Eisenbahnverfrachtungen nach Preussen, insbesondere nach den grösseren Städten, zusehends abgenommen.

Doppelgeleise bei den Oesterreichischen Eisenbahnen.

Das Eisenbahnministerium hat, wie wir bereits mittheilten, der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Buschtêhrader Bahn die Anlage zweiter Geleise aufgetragen. Aus diesem Anlasse wird eine Darstellung auf Grund der kürzlich herausgegebenen Eisenbahnstatistik veröffentlicht, welche zeigt, inwieweit das Oesterreichische Schienennetz bereits das Doppelgeleise besitzt.

	Gesammtlänge	Davon zweigeleisig	Verhältniss des Doppelgeleises zur Gesammtlänge
	Kilometer		%
Oesterr. Staatsbahnen	8 805,51	881,08	10,10
Aussig-Teplitzer Bahn	101,15	64,97	64,23
Buschtêhrader Bahn	420,02	36,74	8,75
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	1 291,11	388,30	30,07
Oesterr.-Ungar. St.-E.-G. . . .	1 363,16	391,86	28,75
Südbahn	1 526,68	698,96	45,78
Uebrige Privatbahnen	2 706,81	6,00	—
Gesammtnetz . . .	16 214,44	2 467,91	15,24

Die Daten betreffen den Schluss des Jahres 1895. Seither sind jedoch keine sehr wesentlichen Veränderungen eingetreten. Die Oesterreichischen Staatsbahnen haben zunächst das Doppelgeleise auf der Strecke Wien-Wels im Ausmaasse von 213,2 km. In das Investitionspräliminare des laufenden Jahres ist jedoch die erste Rate für die Verlängerung des Doppelgeleises von Wels bis Salzburg eingestellt. Ausserdem verfügen von den im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen über eine zweites Geleise: die Karl-Ludwigbahn in der Gesammtstrecke Krakau-Lemberg, die Galizische Transversalbahn in der Strecke Oswiecim-Podgorze, die Franz Josephbahn in der Strecke Wien-Tulln; die Ungarisch-Galizische Eisenbahn ist von Przemysl bis zur Ungarischen Grenze in einer Länge von 146 km vollständig zweigeleisig ausgeführt. Von den grossen Privatbahnen ist die Südbahn in Bezug auf das zweite Geleise am besten ausgerüstet. Die Südbahn hat das zweite Geleise auf der Gesammtstrecke von Wien bis Triest, ferner auf der Tiroler Linie zwischen Wörgl und Brixen, wobei nur ein kleiner Theil der Bahn zwischen Matrei und Franzensfeste eingeleisig ist; auch diese Theilstrecke dürfte das zweite Geleise bald erhalten. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist auf der Strecke Wien-Krakau fast vollständig mit dem Doppelgeleise versehen. Die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft besitzt das zweite Geleise auf der Strecke Brünn-Bodenbach in einer Länge von 326 km; ferner sind einzelne Theilstrecken, wie Wien-Stadlau-Marchegg und Brünn-Strelitz, zweigeleisig gebaut. Die Buschtêhrader Bahn hat bis jetzt das zweite Geleise auf einer Theilstrecke der B-Linie zwischen Chodau und Eger; es wurde jedoch mit der Regierung ein Investitionsprogramm vereinbart, welches die Legung des zweiten Geleises auf der Hauptstrecke der A- und B-Linie binnen 5 Jahren sicherstellt. Die Aussig-Teplitzer Bahn besitzt das Doppelgeleise auf der Strecke Aussig-Komotau vollständig, und auch die Strecke Türmitz-Bilin wird bald das zweite Geleise erhalten.

Die Einnahmen der Oesterreichischen Privatbahnen im I. Vierteljahr 1897.

Die Entwickelung des Eisenbahnverkehrs war während des I. Vierteljahres keine gleichmässige. Die Einnahmen der grossen, nach dem Norden führenden Durchgangsbahnen blieben hinter dem Vorjahre mehr oder minder erheblich zurück. Dagegen zeigen die Einnahmen der Südbahn sowie die Erträgnisse der Böhmischen Bahnen eine Besserung. Im Vergleiche mit dem Vorjahre ergibt das I. Vierteljahr das folgende Bild:

	1897	gegen 1896
	Gulden	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	16 822 286	— 116 257
Südbahn	21 552 848	+ 182 677
Oesterreichisch Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft	12 077 091	— 189 922
Nordwestbahn Litt. A.	5 105 226	— 237 681
Elbethalbahn	3 081 233	— 118 171
Aussig-Teplitzer Bahn	3 052 908	+ 40 742
Buschtêhrader Bahn Litt. A. . .	1 724 295	+ 14 914
„ „ „ B. . .	2 923 965	+ 149 550
Böhmische Nordbahn	2 039 618	— 20 048
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	1 664 407	— 37 204

Die Einnahmen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stellen sich auf 16 800 000 fl. und bleiben um 116 257 fl. hinter dem Vorjahre zurück. Der Rückgang ist keineswegs bedeutend und kann durch die Ergebnisse der definitiven Buchungen leicht vermindert oder ganz aufgewogen werden. Die Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft sind um 189 929 fl. geringer als im I. Vierteljahr 1896. Die Nordwestbahn erfuhr auf der A-Linie einen Ausfall um 237 681 fl., auf der Elbethallinie einen Einnahmenrückgang um 118 171 fl. Der Kohlenverkehr war bei allen diesen Bahnen infolge des milden Winters schwächer, die Getreideausfuhr blieb, da die vorjährige Ernte ein geringeres Erträgniss gebracht hatte, zurück, und die Zuckerausfuhr stockte infolge der Krise auf dem Weltmarkte. Die Südbahn hingegen hat eine Erhöhung der Einnahmen um 182 677 fl. erfahren, welche zum grossen Theile in dem neuerlichen Aufschwunge des Personenverkehrs ihre Begründung findet. Eine namhafte Einnahmensteigerung zeigt die Buschtêhrader Bahn. Die Einnahmen des A-Netzes haben sich um 14 914 fl., die Einnahmen des B-Netzes um 149 550 fl. gehoben. Diese Entwickelung hängt mit der erhöhten industriellen Thätigkeit in Deutschland zusammen, da die Buschtêhrader Bahn der Deutschen Industrie zahlreiche Hilfsstoffe, insbesondere Kohle, zuführt.

Betriebseröffnung.

Ungarische Staatsbahnen. Am 22. Juni d. J. ist die Lokalbahn Székesfehérvár (-Börgönd)-Sárbogárd dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben worden. Dieselbe benutzt mit der Fehér- und Tolna varmegyeer Lokalbahn gemeinschaftlich den Bahnkörper von der Südbahnstation Székesfehérvár bis zur Abzweigstation Börgönd und läuft dann auf eigenem Bahnkörper bis zur Anschlussstation Sárbogárd der Ungarischen Staatsbahnstrecke Budapest-Dombovar. Die Lokalbahn ist vollspurig, Eigenthum einer Aktiengesellschaft, wird von der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen verwaltet und ist der Betriebsleitung in Szombathely (Centrale) unterstellt. Sie berührt folgende für den Gesammtverkehr eingerichtete Stationen: Székesfehérvár, Börgönd (8,85 km ab Székesfehérvár), Kajtor-Szt. Iván (17,08 km), Aba-Sárkeresztur (23,03 km), Szent Agota (29,95 km) und Sárbogárd (38,08 km).

Oesterreichische Staatsbahnen: Güternebenstellen.

Am 8. d. Mts. sind im Verkehrsbereiche der Stationen Berhometh a/S., Kimpolung und Radautz Güternebenstellen eingerichtet, und zwar in Lopuszna für die Bedienung der Strecke (Berhometh a/S.) Mezebrody-Lopuszna, in Dorna Watra für die Relation Kimpolung-Dorna Watra, in Jakobeni für die Relation Kimpolung-Jakobeni und in Solka für die Relation Radautz-Solka. Diese Güternebenstellen werden auf mündliches oder schriftliches Verlangen der Parteien abzusendende Stückgüter aus der Behausung abholen und nach der zugehörigen Eisenbahnstation befördern, ankommende Güter hingegen ohne vorhergegangene Aufforderung von der Eisenbahnstation übernehmen und den Empfängern ihres Rollbezirkes in deren Behausung zustellen lassen.

Die Avisirung der im Rollbezirke wohnenden Empfänger von der Ankunft der für sie bestimmten Güter wird daher künftighin ohne deren spezielles Ersuchen seitens der Eisenbahn nicht mehr erfolgen. Ausserhalb des Bezirks der Nebenstellen wohnenden Empfängern werden, wenn sie ein dahingehendes Verlangen bei der zugehörigen Eisenbahnstation schriftlich stellen, Güter nach vorheriger Avisirung an der Nebenstelle ausgefolgt. (Vergl. die Bekanntmachung in Nr. 52 S. 489 d. Ztg.).

Barcs-Pakráczer Eisenbahn.

Am 30. Juni d. J. fand die ordentliche Generalversammlung dieser Gesellschaft statt. Dem zur Vorlage gelangten Berichte der Direktion ist zu entnehmen, dass auch im abgelaufenen Jahre der Ersatz der Holzbrücken durch Brücken mit Eisenkonstruktion fortgesetzt wurde, welche Manipulation den Betrag von 15 161,55 fl. in Anspruch nahm, von welchen Kosten 5 053,85 fl. die Gesellschaft, der Rest aber die betriebsführende Südbahn belastet. Weiter wird gemeldet, dass die Verhandlungen mit dem Handelsministerium, betreffend die Erneuerung des Vertrages über die Postbeförderung auf den gesellschaftlichen Linien zum Abschlusse gelangten, und ist nunmehr der Gesellschaft als Entgelt für die Postbeförderung wie bisher ein Jahresbetrag von 16 000 fl. für die ganze noch rückständige Konzessionsdauer zugesichert. Das Roherträgniss der Bahn betrug im Jahre 1896 332 851,12 fl., die Betriebsausgaben hingegen 230 870,99 fl., es resultirt sonach ein Betriebsüberschuss von 101 980,13 fl.; hierzu kommt der von der Südbahngesellschaft geleistete vertragsmässige Beitrag mit 198 019,87 fl., so dass der Gesellschaft 300 000 fl. zur Verfügung stehen. Von dieser Summe wurde die Dotation zur Einlösung der am 1. Juli 1896 und am 1. Januar d. J. fällig gewordenen Prioritäts-Aktienkupons im Gesammtbetrage von 294 080 fl. bestritten und der verbleibende Restbetrag von 5 920 fl. dem Spezialfonds-Erträgnisskonto als planmässige Ergänzungsquote für die Tilgung der Prioritätsaktien zugeführt. Der Spezialfonds der Gesellschaft erhöhte sich auf 101 820 fl. Die Generalversammlung nahm den Bericht zustimmend zur Kenntniss und ertheilte das Absolutorium. Die bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrathes und zwar die Herren Aladár von Kiss, Dr. Alfred Kaizl und Dr. Konrad Kluger sowie das Ersatzmitglied Adolf Francsics wurden wiedergewählt und hierauf die Generalversammlung geschlossen.

Budapest-Gran-Füzitöer Lokaleisenbahn.

Der Geschäftsbericht über das abgelaufene Jahr hebt hervor, dass als wichtigstes Ereigniss des Vorjahres die Erwerbung der Budapest-Graner Lokalbahn zu bezeichnen ist. Durch die Vereinigung der beiden Eisenbahnbetriebe, und zwar der Gran-Almás-Füzitöer Lokalbahn mit jenem der Budapest-Graner Lokalbahn, wurde der Interessenkollision ein Ende gemacht und dem Wunsche des Königlich Ungarischen Handelsministers entsprochen. Das gesellschaftliche Stammkapital wurde auf Grund der Konzessionsurkunde und deren Ergänzungen auf 21 313 600 Kr. — eingetheilt in 76 148 Prioritätsaktien über je 200 Kr. und 30 420 Stammaktien über je 200 Kr. — festgesetzt. Die Firma der Gesellschaft wurde mit Rücksicht auf den Anfangs- und Endpunkt der vereinigten Bahnen in „Budapest-Gran-Füzitöer Lokalbahn-Aktiengesellschaft" (Graner Kohlenbahn) umgewandelt.

Der Betriebsüberschuss der Gran-Almás-Füzitöer Bahn betrug 98 043,14 fl. (gegenüber 105 341,52 fl. im Jahre 1895). Die geleisteten Tonnenkilometer bezifferten sich auf 4 261 286 (6 008 427); der Kohlentransport belief sich auf 161 426 (124 216) t; der Personenverkehr ergab eine Roheinnahme von 36 740,71 (38 168,71) fl. Der Betriebsüberschuss von 98 043,14 fl. gestaltet sich unter Beeinflussung der im Gewinn- und Verlustkonto angeführten Posten zu einem Gewinnsaldo von 86 406,34 fl., welcher Betrag den Reingewinn der Gran-Almás-Füzitöer Bahn bildet.

Der Betriebsüberschuss der Budapest-Graner Bahn beträgt 116 195,92 fl. Für Beförderung von 2 679 871 Personen wurden 74 364,49 fl., für Beförderung von 132 364 t Güter 147 510,87 fl. an Roheinnahmen erzielt. Der Betriebsüberschuss gestaltet sich unter Einwirkung der übrigen Posten des Gewinn- und Verlustkontos zu einem Gewinnsaldo von 109 435,24 fl.

Bezüglich der Verwendung der Reingewinne wird beantragt, dass auf die noch nicht getilgten 76 029 Stück über 200 Kr. lautende Prioritätsaktien 197 675,40 fl. (je 2,60 fl. für die Aktie) verwendet werden und 499,03 fl. auf Rechnung des neuen Jahres übertragen werden.

Budapest-Lajosmizseer Lokaleisenbahn.

Am 24. Juni d. J. fand die Generalversammlung vorgenannter Lokalbahngesellschaft statt. Dem Berichte der Direktion zufolge steht der Generalversammlung der Betrag von 43 358,04 fl. zur Verfügung und erscheint das erzielte Ergebniss im Jahre 1896 um 5 736,85 fl. = 15,3 % günstiger als jenes des Jahres 1895. Die Anträge der Direktion, den 1896 er Kupon der im Verkehr befindlichen 10 720 Prioritätsaktien mit je 4 fl. einzulösen, sonach für diesen Zweck 42 880 fl. zu verwenden und den verbleibenden Rest von 478,04 fl. auf Rechnung des neuen Jahres zu übertragen, wurde angenommen. Die Dividende von 4 fl. entspricht einer 4 % Verzinsung für das Jahr 1896, während im Jahre 1895 nur 3,5 % vertheilt wurden. Der Direktion und dem Aufsichtsrathe wurde das Absolutorium ertheilt, sodann die Neuwahlen vorgenommen. In die Direktion wurden an Stelle der austretenden Mitglieder Herren Ferdinand Eigel und Wilhelm Freund die Herren Franz Wass und Eduard Landauer gewählt, die gewesenen Mitglieder des Aufsichtsrathes wurden wiedergewählt.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.

Am 27. Juni d. J. hielt die genannte Eisenbahngesellschaft ihre diesjährige (29.) ordentliche Generalversammlung ab. Dem Geschäftsberichte für das Jahr 1896 zufolge haben die Betriebseinnahmen betragen 666 705,11 fl., gegen 666 253,27 fl. im Vorjahre, die Betriebsausgaben 352 733,12 (344 077,28) fl., der Betriebsüberschuss 314 031,99 (322 175,99) fl. und der Betriebskoeffizient 52,90 (51,64) %. Das gesammte ursprüngliche Anlagekapital im Betrage von 6 913 200 fl. hat sich im Jahre 1896 mit 4,54 % gegen 4,66 % im Jahre 1895 verzinst. Die Staatssubvention in Silber wurde im abgelaufenen Jahre im Betrage von 35 970,51 fl. in Anspruch genommen. Für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Ueszög-Szt. Lörincz wurde, auf Grund des mit der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn s. Zt. abgeschlossenen Peagevertrages, durch die Königlich Ungarischen Staatsbahnen — als Rechtsnachfolgerin der verstaatlichten Budapest-Fünfkirchner Bahn — im Jahre 1896 ein Betrag von 175 762,79 fl. gegen 187 263,06 fl. im Vorjahre vergütet. Es wird beantragt, von dem 314 031,99 fl. bezifferten Reinertrage zu bestreiten: Die Einlösung von ausgeloosten Prioritätsobligationen à 200 fl. mit 16 800 fl., die Einlösung der Prioritäts-Obligationenkupons mit 159 992,50 fl., die Einlösung von Aktienkupons mit 173 210 fl., zusammen daher 350 002,50 fl.; es war daher die Inanspruchnahme der Staatsgarantie nothwendig. Zur Tilgung und Verzinsung des Investitionsanlehens waren ferner erforderlich: Zur Einlösung der Anlehenkupons 13 174,25 fl. Gold à 119,5 % = 15 743,23 fl., zur Amortisation des Anlehens die Quote von 3 960 fl. Gold à 119,5 % = 4 732,20 fl., daher zu Lasten der Staatsgarantie 20 475,43 fl. Die Anträge der Direktion wurden angenommen und derselben sowohl als auch dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt.

Kecskemét-Tiszaughi Lokaleisenbahn.

Genannte Gesellschaft hielt am 26. Juni d. J. ihre diesjährige ordentliche Generalversammlung ab. Da die Linien genannter Aktiengesellschaft erst am 3. Oktober 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, so hat die Direktion über das Ergebniss von nur 59 Betriebstagen zu berichten. Der Betriebsüberschuss erreichte den Betrag von 2 474,72 fl. Die Direktion beantragt diesen Betrag auf Rechnung des Jahres 1897 zu übertragen. Dieser Antrag wurde angenommen.

Nagyvárad-Belényes-Vaskoher Eisenbahn.

Am 19. Juni d. J. fand in Grosswardein die Generalversammlung der genannten Gesellschaft statt. Dem in der Versammlung verlesenen Geschäftsberichte zufolge wurden im Jahre 1896 251 849 (1895 262 692) Personen befördert und dafür 83 436,65 fl. vereinnahmt. Der Gepäckverkehr ergab eine Einnahme von 1 765,91 fl. Der Güterverkehr belief sich auf 94 117 (89 822) t und wurde aus demselben eine Reineinnahme von 126 196,75 fl. erzielt. Einschliesslich des Uebertrages vom Vorjahre, welcher 1 296,45 fl. ausmachte, und sonstige verschiedene Einnahmen beträgt die Gesammteinnahme 238 342,19 fl. Die Gesammtausgaben erreichten die Höhe von 141 759,37 fl., sonach der Betriebsüberschuss 96 582,82 fl. Die Anträge der Direktion, von dem der Generalversammlung zur Verfügung stehenden Betrage 1 800 fl. für am 2. Januar d. J. ausgelooste 18 Prioritätsaktien zu verwenden, ferner 94 005 fl. zur Einlösung von 20 890 fl. Prioritätsaktien-Kupons à 4,50 fl. zuzuweisen, schliesslich den Rest von 777,82 fl. auf neue Rechnung vorzutragen, wurden einstimmig angenommen. Nach der Ertheilung des Absolutoriums an die Direktion und den Aufsichtsrath und nach Vornahme der Neuwahlen in diese Körperschaften wurde die Generalversammlung geschlossen.

Zsitvathal-Lokaleisenbahn.

Am 16. Juni d. J. hielt diese Lokaleisenbahn-Gesellschaft ihre diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung ab. Wie dem vorgelegten Geschäftsberichte über das abgelaufene Jahr 1896 zu entnehmen ist, betrug die Anzahl der beförderten Reisenden 83 393 (1895: 70 287), die Anzahl der von denselben zurückgelegten Personenkilometer 1 587 375 (1 316 566), die Menge der transportirten Güter 49 838 (37 647) t und die Anzahl der Tonnenkilometer 1 324 525 (1 478 922). Die Roheinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr bezifferte sich auf 24 346,39 (20 002,48) fl., aus dem Frachtverkehr auf 51 606,81 fl., die Gesammteinnahme aus dem Personen- und Güterverkehr somit auf 75 953,20 (72 639,32) fl. An verschiedenen anderen Einnahmen wurden 5 431,21 fl. erzielt. Die Gesammteinnahme erreichte sonach die Höhe von 81 384,41 (73 079,61) fl., während die Gesammtausgaben sich mit 37 896,48 (38 328,04) fl. bezifferten, sonach der Ueberschuss mit 43 487,93 (39 851,57) fl. Nach Hinzurechnung des Vortrages vom Jahre 1895 und Abrechnung der Direktionsauslagen verbleibt der Betrag von 38 326,50 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Es wird beantragt 191,63 fl. dem Reservefonds zuzuweisen, ferner zur Einlösung von 13 460 Kupons der Prioritätsaktien à 2,75 fl. 37 015 fl. zu verwenden, schliesslich für die den allgemeinen Reservefonds bildenden 383 Prioritätsaktien à 2,75 fl. zusammen 1 053,25 fl. zuzuweisen und den Restbetrag von 66,52 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Die Anträge der Direktion wurden angenommen, der Direktion und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt und die Neuwahlen in die Körperschaften vorgenommen.

Ungarische Fluss- und Seeschifffahrt-Aktiengesellschaft.

Diese Gesellschaft hielt am 15. Juni d. J. ihre zweite ordentliche Generalversammlung ab. Dieselbe nahm den Jahresbericht zur Kenntniss, genehmigte die Bilanz, ertheilte der Direktion sowie dem Aufsichtsrathe das Absolutorium, wählte von neuem die Mitglieder des Aufsichtsrathes und nahm den Antrag der Direktion bezüglich der Gewinnvertheilung an, wonach von dem ausgewiesenen Reinertrage von 381 821 fl. der vom Jahre 1895 vorgetragene Gewinnsaldo im Betrage von 32 614,69 fl. zu kürzen ist. Von den verbleibenden 349 206,90 fl. sind laut Statut in Abzug zu bringen: 5 % zu Gunsten des Reservefonds 17 460,35 fl. und 3 % Tantieme der Direktion 10 476,20 fl., zusammen 27 936,55 fl., sodass der Generalversammlung 321 270,35 fl. bezw. zuzüglich des gekürzten Gewinnvortrages von 32 614,69 fl. zusammen 353 885,04 fl. zur Verfügung standen; hiervon wurden: 1. zur Einlösung der Dividendenkupons für das zweite Betriebsjahr à fl. 5,50 = 275 000 fl., 2. auf Grund des § 20 des gesetzlich inartikulirten Vertrages für den dem Staatsärar zustehenden Gewinnantheil 6 250 fl., 3. für den zu kreirenden Beamten-Pensionsfonds 10 000 fl., 4. zur Ergänzung des Assekuranz-Reservefonds auf 50 000 fl. 10 333,30 fl., zusammen 301 583,30 fl. verwendet. Der Rest von 52 301,74 fl. wird als Gewinnvortrag für das Betriebsjahr 1897 verbucht.

Dem der Generalversammlung vorgelegten Jahresberichte ist zu entnehmen, dass die Gesellschaft von der ihr vertragsmässig zustehenden normalen Subvention von 400 000 fl. nur 362 222,22 fl. unter die Einnahmen verbucht habe, da der Restbetrag von 37 777,78 fl. im Sinne ihres mit der Staatsverwaltung geschlossenen Vertrages zur Komplettirung des ausserordentlichen Reservefonds auf 400 000 fl. zu verwenden war. Mit Rücksicht auf die Höhe des erzielten Gewinnes hat die Gesellschaft den Subventionsbetrag von 50 000 fl., welcher derselben für den Fall, als ihre Erträgnisse zur Bezahlung einer 5 % Dividende nicht ausreichen, zusteht, für das verflossene Jahr nicht in Anspruch genommen, vielmehr ist dieselbe in der Lage, dem Staate einen wenn auch nicht bedeutenden Gewinnbetheiligungsbetrag, der demselben im Sinne des Vertrages nach den 5 % übersteigenden Dividendenzahlungen zukommt, zur Verfügung zu stellen.

Das befriedigende Ergebniss des verflossenen Jahres wurde durch den günstigen Wasserstand gefördert, welcher den unbehinderten Verkehr der Fahrzeuge während des grössten Theiles des Jahres ermöglichte. Die Gesellschaft hat nunmehr alle ihr vertragsmässig obliegenden Fahrten in ihrer ganzen Ausdehnung aufgenommen und alle Vorkehrungen getroffen, um dem Publikum ihre Dienste für den Transport von Massengütern auf der Donau von Galatz bis Regensburg, ferner auf den schiffbaren Theilen der Theiss, Drau und Save zur Verfügung stellen zu können. Hiermit ist das Unternehmen nach jeder Beziehung aus dem Kreise der Vorbereitungen in die Verwirklichung des ihm gestellten Programmes eingetreten. Die Gesellschaft hat bisher 17 Dampfer, 131 Schlepper und 38 Pontons mit einem Gesammtwerthe von 6 332 000 fl. erbauen lassen. Die Báziáser Werkstätte derselben wird vergrössert und nach Orsova verlegt, die Werkstätte in Raab entsprechend vergrössert. Auch hat die Gesellschaft nach allen Richtungen Vorkehrungen getroffen, damit der Umschlagverkehr in Pressburg, Wien, Korneuburg, Linz, Passau und Regensburg aufgenommen werden könne.

Personalnachrichten.

Dem Sektionsrathe im Oesterreichischen Eisenbahnministerium Hugo Freiherrn von Buschmann und dem Generalinspektor und Vorstand des Verkehrsdienstes der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, Regierungsrath Cölestin Rubricius, letzterem anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand, ist der Orden der eisernen Krone III. Klasse verliehen worden.

Der Oberinspektor Ferdinand Hauser ist zum Direktor-Stellvertreter der Verkehrs-Hauptsektion bei den Königlich Ungarischen Staatsbahnen ernannt worden.

Aus Frankreich.

Pariser Stadtbahn.

Der Stadtbahnausschuss des Gemeinderathes hat am 23. Juni d. J. mit Annahme folgenden Beschlussantrages seine Arbeiten abgeschlossen:

Der Seinepräfekt wird eingeladen, von den öffentlichen Gewalten ein Gesetz auf folgenden Grundlagen zu erwirken:

Art. 1. Es wird für gemeinnützig erklärt die Herstellung eines schmalspurigen elektrischen Stadtbahnnetzes in Paris, das folgende Linien umfasst: 1. Linie vom Vincenner nach dem Dauphinethor; 2. Ringlinie über die Aussenboulevards; 3. Linie vom Maillotthor nach Ménilmontant; 4. Linie vom Clignancourtthor nach dem Orléansthor; 5. Linie vom Strassburger Boulevard nach der Austerlitzbrücke; 6. Linie vom Vincenner Spazierweg über die Bercybrücke nach dem Italienischen Platz.

Art. 2. Die Unterbauarbeiten der vorgenannten Linien werden von der Stadt Paris auf ihre Kosten und Gefahr in der Grenze einer Ausgabe von 165 000 000 Frcs. ausgeführt.

Art. 3. Zum Zwecke dieses Unternehmens wird die Stadt Paris ermächtigt, eine Summe von 165 000 000 Frcs. einschliesslich der Anleihekosten, die in 75 Jahren von 1904 ab zu tilgen ist, zu einem 3 % einschliesslich der Rückzahlungs- und Loosprämien nicht übersteigenden Zinssatze zu leihen. Der Betrag der Loose darf jährlich die Summe von 600 000 Frcs. nicht übersteigen.

Art. 4. Die Stadt Paris muss das in Rede stehende Stadtbahnnetz der Compagnie générale de traction konzessioniren und diese hat alle anderen Ausgaben ausser den Unterbaukosten gemäss den Bestimmungen des dem besonderen Konzessionsvertrag angehängten Bedingnissheftes zu tragen.

Art. 5. Die jährliche Verzinsung und Tilgung der Anleihe von 165 000 000 Frcs. wird gesichert, indem von dem Ertrage der Entschädigung, welche der Konzessionsinhaber nach dem Vertrage an die Gemeindekasse zu zahlen hat, ein Betrag entnommen wird, und falls dieser Betrag nicht ausreicht, von den allgemeinen Quellen des Haushalts. Bis 1904 und während der Zeit der Ausgaben erfolgt die Zahlung der Zinsen und der den Schuldverschreibungen zugetheilten Loose sowohl aus den allgemeinen Quellen des Gemeindehaushalts, als auch vom Ertrage der Pacht für die nach und nach in Betrieb gesetzten Strecken.

Die von der Gesellschaft an die Stadt zu zahlende Pacht ist endgültig wie folgt festgesetzt: Bis 140 000 000 Reisende 0,05 Frcs. von der Fahrkarte II. Klasse und 0,10 Frcs. von der Fahrkarte I. Klasse; über 140 000 000 Reisende wird der Betrag zu Gunsten der Stadt vermehrt um 0,001 Frcs. für die ersten 20 000 000 Reisenden, um 0,002 Frcs. für den zweiten Bruchtheil von 20 000 000, um 0,003 Frcs. für den dritten Bruchtheil und um 0,004 Frcs. für den vierten Bruchtheil. Von 220 000 000 Reisenden an wächst die Pacht nicht mehr und beträgt für alle diese Zahl übersteigenden Reisenden 0,055 Frcs. in II. und 0,105 Frcs. in I. Klasse.

Betriebseröffnungen.

Im Jahre 1896 sind im ganzen 553 km Eisenbahnen von allgemeinem Interesse eröffnet worden, und zwar von der Staatsbahn am 31. Mai die Strecke Voves-Toury (29 km), am 1. August die Strecke von der Haltestelle Benauge nach dem Bahnhof Bordeaux Etat (1 km), zusammen 30 km; von der Nordbahn am 1. September die Strecke Wassigny - Guise (17 km); von der Ostbahn am 14. August die Strecke Toul-Pont St. Vincent (23 km); von der Westbahn am 31. Mai die Strecke St. Pierre Louviers-les Andelys (17 km), am 1. Juli der Anschluss vom Bahnhof Evreux Ouest an die Linie Evreux Stadt-Louviers (2 km), am 26. Juli die Linie La Brohinière-Dinan (38 km), am 2. August die Linie Carhaix-Rosporden (50 km), am 9. August die Linie Châteaubriant-Messac (41 km), am 14. August die Strecke Rolleville-Montivilliers (6 km) und am 24. Dezember die Strecke Les Ifs-Rolleville (22 km), zusammen 176 km; von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn am 15. Juli die Linie Largentière-St. Sernin (13 km) und am 3. November die Linien St. Loup de la Salle-Beaune (10 km) und Lure-Loulans les Forges (40 km), zusammen 63 km; von der Südbahn am 31. August die Linie Tournemire-le Vigan (61 km), endlich von der Departements-Eisenbahngesellschaft am 25. September die Linie St. Jean d'Angély-Cognac (44 km) und am 4. Oktober die Linien St. Jean d'Angély-Civray (72 km) und St. Jean d'Angély-Marans (67 km), zusammen 183 km. Am 31. Dezember 1896 waren 36 839 km Eisenbahnen von allgemeinem Interesse in Frankreich im Betriebe.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat am 1. Juni d. J. die Linie Corbeil-Melun-Montereau (60,906 km), die abgesehen von den bestehenden Bahnhöfen Corbeil, Melun und Montereau die neuen Bahnhöfe Coudray Montceau, Ponthierry Pringy, Chartrettes, Fontaine le Port, Héricy, Champagne, Vernou und la Grande Paroisse sowie die neuen Stationen Villabé, St. Dargeau Seine Port, Vosves, Livry sur Seine, Vulaines sur Seine und Samoreau umfasst, dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Durch Verordnung vom 27. Mai d. J. ist die von der Westbahn laut Vertrag vom 22. Mai d. J. anzulegende, nur an Renntagen zu benutzende und nicht dem Frachtgutverkehr dienende Zweigbahn von der Linie Paris - le Havre nach dem Rennplatz von Maisons Lafitte für gemeinnützig erklärt worden.

2. Durch Verordnung des Präsidenten der Republik vom 14. Juni d. J. sind die Eisenbahnen Courcelles-Passy-Marsfeld, Issy-Viroflay und Epône-Plaisir Grignon, deren Bau und Betrieb der Westbahn übertragen ist, für gemeinnützig erklärt worden. Diese Konzessionen sind dadurch endgültig geworden und werden auf die von der Aufsichtsbehörde auf Grund des Vertrages vom 17. Juli 1883 noch zu bezeichnenden Linien angerechnet. Die Linien werden zweigeleisig ausgeführt und müssen vor dem 1. Januar 1900 eröffnet werden; die Westbahn muss zugleich in derselben Frist das zweite Geleise auf den Strecken Rennes-Brest und Caen-Cherbourg herstellen. Die zur Errichtung dieser verschiedenen Linien erforderlichen Ausgaben werden durch die Gesellschaft gedeckt und von ihr auf die als Rückzahlung ihrer Schuld eröffnete Rechnung von 160 000 000 Frcs. übertragen. Wenn diese Rechnung erschöpft ist, übernimmt die Gesellschaft alle noch zu machenden oder zu begleichenden Arbeiten zu ihren Lasten, indem sie sie auf ihre Rechnung für Ergänzungsbauten überträgt. Die wirklichen Lasten der zur Ausführung der genannten Linien ausgegebenen Kapitalien werden nach wie vor Schliessung der Rechnung von 160 000 000 Francs in die Zinsengewährrechnung des Staates einbegriffen. Wenn für ein Jahr die Einnahmen einer der Linien Rennes-Brest und Caen-Cherbourg 35 000 Frcs. für 1 km erreichen oder überschreiten, so wird die Gesellschaft dem Staate gegenüber Schuldnerin der Jahresrate, welche die Lasten der für die Geleisverdoppelung ausgegebenen, auf die Rechnung von 160 000 000 Frcs. übertragenen Kapitalien darstellt. Die Gesellschaft befreit sich auf dem Wege des Ausgleichs mit den Jahresraten, die der Staat für die auf Grund des Vertrages vom 17. Juli 1883 gemachten Vorschüsse schuldet.

Aus Süd- und Mittelamerika.

Argentinien.

Die Entre Rios railways company hatte im 2. Halbjahre 1896 (II/1895) eine Einnahme von 27 969 (27 566) £, eine Ausgabe von 30 216 (27 943) £ und demnach einen Fehlbetrag von 2 247 (377) £. Die Zinsen der Argentinischen Funding bonds brachten 4 000 £, die Zinsen der Sterlinganleihe von 1891 blieben unbezahlt, der Uebertrag aus dem Vorjahre betrug 625 £ und verschiedene Zinsen ergaben 47 £. Von diesen 4 672 £ blieben aber nach Deckung des Betriebsfehlbetrages nur 2 425 £, die auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Die Betriebsergebnisse des abgeschlossenen Halbjahres sind ausserordentlich entmuthigend; alles liess sich bis Ende Juli 1896 vorzüglich an. Die Ernten schienen sehr lohnend zu werden und die Ansiedler bauten grössere Flächen an, um die Verluste der beiden Vorjahre wenigstens etwas auszugleichen. Im August erschienen aber die Heuschrecken, im September war die ganze Provinz damit bedeckt, so dass nicht nur das Getreide, sondern auch das Gras abgefressen wurde. 90 % der Ernte der Provinz wurden auf 650 000 Acker, die angesäet waren und 200 000 t Getreide ergeben sollten, vernichtet; infolge der Gewitter und der Heuschreckenplage überschreitet die Ernte nicht 15 000 t oder 5 % einer vollen Ernte.

Die Buenos Ayres and Rosario railway hatte 1896 eine Betriebseinnahme von 729 615 £ (91 833 £ mehr als 1895), eine Betriebsausgabe von 366 423 (+ 39 163) £ und einen Ueberschuss von 363 192 (+ 52 670) £; hierzu kamen 14 877 £ Uebertrag aus dem Vorjahre, 3 162 £ Zinsen der Rücklagen und 2 765 £ verschiedene Einnahmen, so dass sich ein Gesammtüberschuss von 383 996 £ ergab. Davon verzehrten die Zinsen der Schuldverschreibungen 136 763 £, die Zinsen der 7 % Vorzugs- und der 7 % Sunchales-Antheilscheine 87 128 £, der vorläufige Halbjahresgewinn (1 %) der Stamm - Antheilscheine 42 553 £, die Einkommensteuer 3 156 £ und die Stempelsteuer 408 £; nach Bestreitung dieser 270 008 £ blieben 113 988 £ verfügbar, von denen 10 000 £ in die Rücklagen flossen, an die Stamm-Antheilscheine ein Halbjahresgewinn von 2 % vertheilt wurde und 18 881 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Gewinn der Stamm-Antheilscheine für das ganze Jahr belief sich demnach auf 3 %. Die durchschnittliche Goldprämie betrug 196,25 % gegen 244,5 % im Vorjahre; dieser Umstand hat etwas auf die Steigerung der Einnahmen und Ausgaben eingewirkt, hauptsächlich war es aber die Zunahme des Personen- und des Güterverkehrs von den Nordprovinzen, während an Getreide 22 % weniger als im Vorjahre befördert wurden. Die Heuschrecken sind in Argentinien wieder aufgetreten und haben einen grossen Theil der Ernten vernichtet, besonders in der Provinz Santa Fe, wo die Gesellschaft ein Eisenbahnnetz von mehr als 400 Meilen hat. Der Centralbahnhof Buenos Ayres, der von der Buenos Ayres und Rasariobahn, der Buenos Ayres und Pacificbahn und der Ensenadabahn gemeinschaftlich benutzt wird, ist am 14. Februar d. J. durch Feuer vollständig zerstört worden; die Regierung hat Maassnahmen für den Aufbau eines neuen Centralbahnhofes getroffen. Am 1. Januar d. J. hat die Gesellschaft eine neue Konzession für etwa 600 m Bahn erhalten, die ihr gestatten wird, ihre Züge bis zu den Docks zu führen. Im Berichtsjahre sind 2,25 Meilen Bahn in der Verlängerung der Chanad-Zweigbahn bei Tucuman gebaut worden. Die Provinz Tucuman hat der Gesellschaft vorgeschlagen, ihr eine fernere Verlängerung der Chanad - Zweigbahn um etwa 30 Meilen zu konzessioniren; diese neue Linie verfolgt eine nordöstliche Richtung und durchzieht eine sehr fruchtbare Gegend. Nach den Anschlägen werden der Bau dieser Linie, die Herstellung des Hafengeleises, die nach Zuckersiedereien anzulegenden Zweigbahnen sowie verschiedene Verbesserungen der jetzigen Strecken 500 000 £ kosten, die durch Schaffung von 25 000 Antheilscheinen von je 20 £ aufgebracht werden sollen.

Die Western Railway of Santa Fe (208 km) hatte im 2. Halbjahre 1896 (II/1895) eine Betriebseinnahme von 513 089 (384 568) Piastern, eine Betriebsausgabe von 372 854 (422 651) P. oder 72,67 (109,90) % der Einnahme und einen Ueberschuss von 140 235 (— 38 083) P. Gegenüber dem entsprechenden Halbjahre 1895 ist die Einnahme aus dem Personenverkehre um 7,32 % gestiegen, aus dem Gepäck- und Packetverkehr um 4,90 % zurückgegangen und diejenige aus dem Güterverkehre um 49,64 % gestiegen, also hat die Gesammteinnahme um 33,42 % zugenommen. An Gütern wurden 71 864 t gegen 45 158 t im 2. Halbjahre 1895 befördert, gleichwohl ist die Anzahl der Zugkilometer um 31 831 zurückgegangen; dies wurde durch bessere Ausnutzung der Maschinen, durch Erhöhung der Tragfähigkeit der Fahrbetriebsmittel, durch Verminderung der Zahl der Güterzüge infolge der Umwandlung von Personen- in gemischte Züge und besonders durch Verbesserung der Verwaltungseinrichtung erreicht. Die Verminderung der Betriebskosten, die 33,42 % beträgt, ist nicht auf Kosten der Betriebsmittel erreicht; diese haben sich niemals in so gutem Zustande befunden.

Brasilien.

Die Allgemeine Brasilianische Eisenbahngesellschaft (417,15 km) hatte 1896 (1895) eine Einnahme von 10 081 487 (8 486 502) Frcs. oder 24 167,53 (20 523,58) Frcs. für 1 km, eine Ausgabe von 5 184 069 (4 191 965) Frcs. oder 12 427,35 (9 897,25) Frcs. für 1 km bezw. 51,4 (49,3) % der Einnahme und einen Ueberschuss von 4 897 418 (4 294 537) Frcs. oder 11 740,18 (10 626,33) Frcs. für 1 km. Die Steigerung der Einnahmen hat nicht aufgehört und trotz einer gewissen Erhöhung der Brennstoffpreise hat sich das Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme nur wenig gesteigert. Im Laufe des Berichtsjahres sind mit Zustimmung der Regierung von den Betriebs-Reinerträgen entnommen 346 295 Frcs. zum Ankauf von Fahrbetriebsmitteln,

6 975 Frcs. für Neubauten an den Geleisen und 361 240 Frcs. zur Vergrösserung des Bahnhofes Curityba, im ganzen 714 510 Frcs. Nach der Gewinn- und Verlustrechnung blieben 2 670 028 Frcs. zur Verfügung, von denen nach Beschluss der am 14. April d. J. abgehaltenen Hauptversammlung 400 000 Frcs. zur Vertheilung von 4 % Gewinn an die Antheilscheine verwendet und 2 270 028 Francs auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

In der bei Eröffnung des Kongresses vom Präsidenten der Republik verlesenen Botschaft wird u. a. folgendes ausgeführt: Die Regierung hat eine grosse Gefahr vom Staatsschatze entfernt, indem sie eine bedeutende Zahl von Verträgen, betreffend öffentliche Arbeiten, aus denen schwere Verpflichtungen für den Staatsschatz erwachsen mussten, auflöste. Die Prüfung dieser Verträge, besonders derjenigen, betreffend Herstellung von Eisenbahnen, zeigte, dass die meisten mit grosser Flüchtigkeit und ohne Sorge um die Staatsinteressen abgefasst waren. Sie waren ohne Anrufung des öffentlichen Wettbewerbs, ohne feste Frist für ihre Ausführung, oft ohne vorgängige Vorarbeiten und mit nach Gutdünken festgesetzten Preisen abgeschlossen worden. Andererseits hatten zahlreiche Schwierigkeiten Beschwerden veranlasst, bald wegen Vertagung des Baues während des Bürgerkrieges auf Anordnung der Regierung, bald wegen der Schwankungen der Löhne und Materialpreise und wegen einer Menge anderer Ursachen. Unter den Linien, die den Gegenstand dieser Verträge bildeten, waren viele ertragslos, andere hatten ein rein örtliches Interesse und konnten wegen ihrer Unwichtigkeit nicht wohl durch die Bundesregierung betrieben werden. Mehrere dieser Verträge waren sogar ohne Zustimmung der Regierung von Eisenbahndirektoren abgeschlossen worden und diese missbräuchlichen Abmachungen sollten dem Staatsschatz mehr als 15 000 000 Mlrs. kosten. Alle unter solchen Bedingungen unternommenen Arbeiten wurden eingestellt. Man ermässigte den Schaden des Staates auf den Mindestbetrag, indem man einen Theil der vorhandenen Materialien verkaufte und die anderen dort verwendete, wo sich die Sache machen konnte. Die Regierung liess es sich angelegen sein, unter den bestmöglichen Bedingungen alle Verträge zu lösen, welche Gefahren für die Staatskasse boten und es gelang ihr, vermittelst einer Summe von 2 777 884 Mlrs. den Verzicht auf Arbeiten im Werthe von 35 912 000 Mlrs. zu erhalten. Die Regierung des Staates Bahia hat es übernommen, den Bau der Zweigbahnen der San Francisco Eisenbahn zu vollenden; der Präsident hofft, dass auch die anderen Staaten bezüglich der sie besonders betreffenden Linien diesem patriotischen Beispiel folgen werden.

Die Bundesregierung hat die Frist zur Einreichung der Bewerbungen um die Pachtung der Staatsbahnen vom 15. Mai auf den 9. September d. J. verlängert, damit die Bewerber die Verhältnisse der Linie genauer prüfen können. Ueber die einzelnen Linien theilt übrigens der Ingenieur J. Courau im „Génie civil" folgendes mit: Die älteste und wichtigste der Brasilianischen Staatsbahnen ist die Centralbahn, ehemals Dom Pedro II. - Bahn, welche Rio de Janeiro mit den Staaten Sao Paulo und Minas Geraës verbindet und heute 1 217 km im Betriebe hat. Im Jahre 1835 konzessionirt, wurde sie 1865 verstaatlicht, da der Bau nur wenig fortgeschritten war und die Konzessionsgesellschaft Finanzschwierigkeiten durchzumachen hatte. Der Staat führte alsdann selbst die Verlängerung durch Minas Geraës einerseits und bis zur Grenze von Sao Paulo andererseits aus. Dieser letztere Punkt wurde mit der Hauptstadt von Sao Paulo durch eine von einer Privatgesellschaft gebaute Schmalspurbahn, die später gleichfalls von der Bundesregierung verstaatlicht wurde, verbunden. Die Wichtigkeit dieses Netzes ist in allen Gesichtspunkten bedeutend; es befördert jährlich 13 Millionen Reisende und 750 000 t Güter und seine Gesammteinnahme hat 1895 fast 28 000 Contos erreicht, während die kilometrische Einnahme, die für das ganze Netz 23 Contos betrug, für die am Meere endigende Strecke auf 400 Contos stieg.

In Nordbrasilien bilden die im Besitze des Bundes befindlichen Linien noch kein einheitliches Netz. Sie sind hauptsächlich von der Kaiserlichen Regierung zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen gebaut worden, um die Bevölkerung, die manchmal wegen der Trockenheit nach der Küste auszuwandern gezwungen ist, zu Hilfe zu kommen. So wurden fast gleichzeitig die Baturité - Eisenbahn (245 km), die Sobralbahn (216 km) und die Central-Pernambucobahn (161 km), welche das Innere des Landes mit dem Meere verbinden, sowie die Paulo Alfonsobahn (116 km), welche die den Schifffahrtsverkehr auf dem San Francisco unterbrechenden gleichnamigen Stromschnellen umgeht, gebaut. Zwei andere Linien wurden gleichfalls im Norden von der Bundesregierung gebaut, nämlich die Süd-Pernambucobahn (193 km) und die Bahiabahn (452 km); die erste ist die Verlängerung der Recife und San Franciscobahn, die zweite die Fortsetzung der Bahia und San Franciscobahn, die alle beide 1852 Englischen Gesellschaften konzessionirt wurden. Nachdem diese 123 bezw. 124 km gebaut hatten, weigerten sie sich, weiter zu bauen und zwangen so den Staat, selbst die Ausführung der Verlängerungen nach dem San Francisco zu übernehmen; die Schienen der Bahia-Eisenbahn haben 1896 das Ufer des Flusses erreicht. Im Süden besitzt der Bund die Linie Porto Alegre - Uruguayana, von der 587 km im Betriebe sind, und er baut eine Linie, welche Bage mit der vorhergehenden verbindet; diese letztgenannte Strecke ist die Verlängerung einer Linie, die von einer Englischen Gesellschaft betrieben wird und vom Hafen Rio Grande nach Bage führt.

Das ganze Netz des Bundes umfasst jetzt 3 187 km im Betriebe, von denen 1 383 km im Norden, 1 217 km in Mittelbrasilien und 587 km im Süden liegen. Anfangs lieferten diese verschiedenen Linien sehr gute Ergebnisse; daher hatten die Angebote, die schon in den ersten Jahren von Privatgesellschaften für die Pachtung dieses Netzes gemacht wurden, keinen Erfolg. Aber seit einigen Jahren hat sich diese Lage vollständig geändert; das Verhältniss der Ausgaben zur Einnahme, das bis 1888 kaum 50 % erreichte, stieg für den Zeitraum von 1889 bis einschliesslich 1894 plötzlich auf 85 % und überstieg im Jahre 1895 endlich 100 %. Gleichwohl hatte sich die Einnahme in diesen 6 Jahren verdoppelt, die Ausgabe aber vervierfacht. Gegen Ende des Jahres 1895 wurde dem Kongress ein Vorschlag gemacht, die Staatsbahnen auf 90 Jahre gegen eine einmalige Entschädigung von 292 Millionen Mark zu pachten, eine Frage, die durch Gesetz vom 9. Dezember 1896 gelöst wurde. (Vergl. Nr. 7 S. 63 und Nr. 22 S. 189 d. Ztg.)

Die für die Werthbemessung des zu verpachtenden Staatsbahnnetzes in Betracht kommenden Betriebsergebnisse des Jahres 1895 zeigt die folgende Uebersicht:

Eisenbahn	Betriebslänge		Anlagekapital		Einnahmen 1895		Ausgaben 1895		Ueberschuss oder Fehlbetrag		Ausgabenverhältniss
	Ende 1896 km	Ende 1895 km	im ganzen Contos	für 1 km Contos	im ganzen Milreis	für 1 km Milreis	im ganzen Milreis	für 1 km Milreis	im ganzen Milreis	für 1 km Milreis	%
Central-	1 217	1 217	161 752	132	27 945 005	22 962	28 011 706	23 907	— 66 701	— 55	100,2
Sobral-	216	216	4 971	23	210 531	973	259 990	1 202	— 49 459	— 229	123,0
Baturité-	245	245	11 455	47	851 795	3 476	943 352	3 850	— 91 557	— 374	110,0
Bahia-	452	383	21 469	56	660 692	1 724	1 160 320	3 028	— 499 628	— 1 304	175,0
Central-Pernambuco- . .	161	161	26 248	163	758 832	4 714	731 175	4 541	+ 27 657	+ 173	96,0
Süd-Pernambuco-	193	146	29 426	201	647 485	4 344	2 314 046	15 848	—1 666 561	— 11 414	357,0
Paulo Alfonso-	116	116	6 820	56	87 315	752	168 234	1 450	— 80 819	— 698	192,0
Porto Alegre-Uruguayana	587	379	24 380	63	2 109 438	5 566	1 632 022	4 306	+ 477 416	+ 1 260	77,0
zusammen	3 187	2 863	286 521	100	33 271 093	11 621	35 220 845	12 302	—1 949 652	— 681	105,0

Bolivia.

Domingo Costa hat von der Bolivianischen Regierung die Konzession für eine Eisenbahn von dem Hafen am Stillen Meere, den Bolivia von Chile erwerben soll, über Oruro nach Cochabamba erhalten. Die Spurweite soll 1 m betragen; jährlich sind 75 km dem Betriebe zu übergeben. Die Regierung gewährleistet 6 % Zinsen des Anlagekapitals und stellt diese Gewähr durch Verpfändung von 50 % der Zollerträge des genannten Hafens bis zur Höhe von 3 000 £ für 1 km sicher.

Mexiko.

In der bei Eröffnung des Kongresses am 1. April d. J. verlesenen Botschaft des Präsidenten Porfirio Diaz ist über das Eisenbahnwesen u. a. folgendes gesagt: Das Eisenbahnnetz erfährt eine bemerkenswerthe Ausdehnung. Seit September 1896 sind 238 km gebaut und abgenommen, 248 km sind vollendet, aber noch nicht amtlich abgenommen und 122 km sind bereit, die Schienen aufzunehmen. Die Central - Mexikanische Bahn hat allein 114 km gebaut, davon 89 km zwischen

Guadalajara und Ameca und den Rest zwischen Villa Lerdo und San Pedro de las Colonias. Die Internationalbahn hat die Erdarbeiten auf 68 km der Zweigbahn Reata-Monterey beendet. Von der Linie Mexiko-Cuernavaca-Stiller Ozean hat man 21 km gebaut. Die Schienen sind auf 70 km der Eisenbahn Juarez-Corralitos, die zum ersten Mal in dem Eisenbahnnetz des Landes auftritt, gelegt; die Erdarbeiten sind bis Kilometer 218 ausgeführt.

Die Monterey and Mexican Gulf Railroad Company musste ihre von Venadito nach Monterey und Tampico führende Eisenbahn wegen Zahlungsunfähigkeit verkaufen; diese Linie erwarb die neu gebildete „Société anonyme belge de chemins de fer au Mexique“ für den Preis von 4 000 000 Piastern. Im Jahre 1896 (1895) hatte die neue Gesellschaft aus dem Personenverkehr eine Einnahme von 159 647 (150 006) Piastern, aus dem Güterverkehr eine solche von 957 157 (1 009 406) P. und aus anderen Quellen eine solche von 35 944 (55 462) P., also eine Gesammteinnahme von 1 152 474 (1 211 874) P. Der Rückgang wurde grösstentheils durch die schlechte Ernte veranlasst; so ergab allein der Zucker- und Maisverkehr eine Mindereinnahme von 87 855 P. Die Ausgaben betrugen für den Betrieb 312 691 (357 009) P., für die Bahnunterhaltung 226 579 (208 484) P., für die Unterhaltung der Betriebsmittel 130 886 (132 101) P. und an allgemeinen Verwaltungskosten 83 521 (129 607) P., also im ganzen 753 677 (827 201) P. oder 65,3 (68,2) % der Einnahmen. Die Gesellschaft glaubt, dass es gelingen wird, das Ausgabenverhältniss noch günstiger zu gestalten; überhaupt wird der Verkehr lohnender werden, wenn es gelingt, den Tarifkrieg zu beendigen. Nach Bestreitung aller Lasten verblieben 1 112 832 Francs, von denen 55 642 Frcs. in die Rücklagen flossen, 740 103 Francs als Gewinn (7 %) vertheilt wurden, 300 000 Frcs. einer besonderen Rücklage zugeführt und 17 087 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Bücherschau.

Meyer's Deutsche Alpen, II. Theil. Unsere Alpentouristen, die sich gern der praktischen Führerdienste vorgenannten Reisebuches erinnern, werden das Erscheinen einer neuen, fünften, gründlich neubearbeiteten und vermehrten Auflage desselben mit lebhaftem Interesse begrüssen. Führt doch gerade dieser Theil der Meyer'schen Reisebücher den Touristen durch die schönsten und besuchtesten Gegenden der Deutschen Alpen: Salzburg-Berchtesgaden, Salzkammergut, Giselabahn, Hohe Tauern, Unterinnthal, Zillerthal, Brennerbahn, Pusterthal und die gesammten Dolomiten sowie Bozen und Umgebung. Der Preis des im Verlage des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien erschienenen Werkes beträgt gebunden 4 ℳ.

Thatsächlich besitzen wir in Meyer's Alpenführern Reisewerke von nicht genug zu schätzender praktischer und wissenschaftlicher Bedeutung. Sorgfältige, der Bestimmung des Buches in allen Punkten gerecht werdende Bearbeitung und ein mit aussergewöhnlicher Feinheit und Akkuratesse hergestelltes, planmässig ausgewähltes Kartenmaterial erheben „Meyer's Deutsche Alpen“ zu den hervorragendsten Erscheinungen unserer alpinen Litteratur. Der Kartenapparat des Buches, der sich jetzt aus 26 Karten, 5 Plänen und 7 Panoramen zusammenstellt, wurde durch die Aufnahme einer neuen Karte der weiteren Umgebung von Bozen sowie einer Spezialkarte der Palagruppe bereichert, für welch letztere zum Theil noch nicht veröffentlichtes Material benutzt werden konnte. Nachdrücklich hinweisen wollen wir noch auf die jedem Reisenden sicherlich willkommene Neuerung, nach welcher die Redaktion bei den meisten Gasthöfen die Preise für Unterkunft, Verpflegung und Pension angeführt hat.

Die Kaiser Wilhelmbrücke. Grösste Eisenbahnbrücke des Kontinents, in der Bahnlinie Solingen-Remscheid gelegen. Mit 1 Karte, 2 Ansichten und 1 Skizze (Remscheid, Wilhelm Witzel) Preis 0,80 ℳ.

Das imposanteste Bauwerk seiner Art wird uns in diesem Schriftchen in Wort und Bild vor Augen geführt. Die neu eröffnete Bahnstrecke Solingen-Remscheid erschliesst nicht nur dem Handel und Verkehr neue Wege, sondern wird auch auf lange Jahre hinaus das Reiseziel vieler Fremden sein, die neben den Naturschönheiten des Bergischen Landes in erster Linie die Riesenbrücke bewundern werden, welche auf Befehl Sr. Majestät des Kaisers den Namen „Kaiser Wilhelmbrücke“ führen soll.

Besonders gewinnt das Büchlein dadurch an Werth, dass Material und Zeichnungen von berufener fachmännischer Seite herrühren. Den Lesern unserer Zeitung bietet dasselbe jedoch wenig neues, da das interessante Bauwerk in dem Aufsatz: „Die Eisenbahn Remscheid-Solingen und die Thalbrücke Müngsten“ in den Nrn. 85 und 87 Jahrg. 1896 d. Ztg. eingehend beschrieben wurde.

Zeitschriftenschau.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Das Heft 7 (Juli 1897) dieser im Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen, im Verlage von Julius Springer in Berlin erscheinenden Zeitschrift enthält folgende Aufsätze: Die elektrische Stadtbahn in Berlin von Siemens & Halske. Mit 3 Abbildungen. — Staatsbeihilfen für Kleinbahnen. — Ueber die Förderung des Baues von Kleinbahnen seitens der Provinzial-(Kommunal-) Verbände (Schluss). Mit 5 Abbildungen. — Die Hagans-Lokomotiven in ihrer neuesten Ausgestaltung. Vom Oberingenieur J. Zezula. Mit einer Abbildung. — Unter „Gesetzgebung“ werden verschiedene Allerhöchste Erlasse, betreffend Verleihung des Enteignungsrechts an einige Kleinbahngesellschaften, Ministerialerlasse, betreffend Genehmigung von Privatanschlussgeleisen und Kleinbahnen sowie die Untersuchung der Betriebsmaschinen der Kleinbahnen mitgetheilt. — Unter „Kleine Mittheilungen“ bringt das Heft Nachrichten über neuere Projekte, Vorarbeiten, Konzessionsertheilungen und Betriebseröffnungen von Kleinbahnen, über die Betriebsergebnisse der Württembergischen Schmalspurbahnen und Niederländischen Kleinbahnen, ferner ein Amerikanisches Urtheil über die elektrischen Strassenbahnen Europas und eine Beschreibung des für den elektrischen Strassenbahnbetrieb in Newyork in Aussicht genommenen Systems unterirdischer Stromzuführung. Letzterer Abhandlung sind 5 Abbildungen beigegeben. — Schliesslich enthält das Heft noch Bücher- und Zeitschriftenschau sowie Mittheilungen des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen.

Zwanglose Hefte für Lernende im Eisenbahndienst. Das 21. Heft dieser vom Verein der Beamten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen herausgegebenen Zeitschrift enthält folgende beiden Aufsätze: Ueber die Wahl und die Feststellung von Themen zu schriftlichen Uebungsarbeiten. — Die Arbeitsnummer bei den Königlich Sächsischen Staatseisenbahn-Werkstätten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Abänderung der Bezeichnung der Station Gars. Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Sigmundsherberg-Horn-Hadersdorf (L.B.) gelegenen Station „Gars“ wird vom 1. August 1897 an in „Gars-Thumau“ abgeändert.

Wien, im Juli 1897. (1543)

Die K. K. Staatsbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

1. Der auf der Nagy-Károly-Somkuter Lokalbahn zwischen den Stationen Szinfalu und Borhid, wegen Beschädigung des Bahnkörpers durch Hochwasser, seit 8. Juni l. J. eingestellt gewesene Eisenbahnzugsverkehr wurde am 13. Juni l. J., der zwischen den Stationen Zalathna und Kénesd aus gleicher Ursache seit 19. Juni l. J. eingestellt gewesene Zugsverkehr wurde nach Behebung des Verkehrshindernisses am 22. Juni l. J. wieder eröffnet.

2 Wegen Eisenkonstruktions-Einschiebung in die Brckaer Savebrücke, war der Lastenverkehr auf der Strecke Gunja-Brcka vom 22. bis 28. Juni l. J. eingestellt.

3. Auf der Torontal-Petrovosello-Pancsovaer Lokalbahn wurde der Verkehr zwischen den Stationen Pancsova und Pancsova-Temespart, wegen Ueberschwemmung und Beschädigung des Bahnkörpers

am 16. Juni l. J. auf unbestimmte Zeit eingestellt.

4. Auf der Strecke Magyar-Nádas-Egeres wurde der gesammte Zugsverkehr infolge Bergrutschens am 27. Juni a. c auf unbestimmte Zeit eingestellt

Budapest, am 5. Juli 1897. (1544)

Die Direktion der Königl. Ungar. Staatsbahnen.

---

3. Verkehrseinstellung.

K. K. Böhm. Nordbahn. Infolge Umbaues der Schleppbahn Kuttenthal-Unter-Cetno in eine Lokalbahn wird der Verkehr auf dieser Strecke vom 12. Juli Mittags bis inkl. 16. Juli d. J. eingestellt.

Prag, den 12. Juli 1897. (1545)

Die Direktion.

---

4. Güterverkehr.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab werden die Tarifentfernungen für die Stationsverbindungen Freilassing-Buschow von 683 km auf 783 km und Pocking-Lossa von 518 km auf 618 km richtig gestellt.

Magdeburg, den 8. Juli 1897. (1546)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung und namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1897 werden im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) von den Stationen Schneidemühl und Weissenhöhe des Direktionsbezirks Bromberg nach den Oberschlesischen Hüttenstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Kupfererzabbrände (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Konverterschlacken, sowie für eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg widerruflich eingeführt.

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze gelten die im Ostdeutschen Gütertarif im Ausnahmetarif 7 vorgeschriebenen Bedingungen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 11. Juli 1897. (1547)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Westösterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. An Stelle des bisherigen Tarifs vom 1. Juni 1894 nebst Nachträgen 1 und 2 tritt am 1. August 1897 ein neuer Tarif, Theil II, für den vorbezeichneten Verband in Kraft. Derselbe enthält theils Erhöhungen, theils Ermässigungen, ferner direkte Sätze für einzelne neu einbezogene Oesterreichische Stationen, insbesondere neue Ausnahmetarife für Ausfuhrstückgüter, Quebrachoholzextrakt, Malz, sowie Heringe, marinirte bezw. frische und die Aufhebung der direkten Abfertigung in solchen Relationen, in denen von den direkten Tarifsätzen kein Gebrauch gemacht worden ist.

Abdrücke sind zum Preise von 75 ₰ = 88 Heller für das Stück, bei den betheiligten Stationen, sowie den Auskunftsbüreaus in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz) und in Wien (Johannesgasse) zu beziehen.

Altona, den 15. Juli 1897. (1548)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Schlesisch-Sächsischer Verband. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. ab wird die Station Cranzahl der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in den oben bezeichneten Verband einbezogen. Der Frachtberechnung sind bis zur Herausgabe des nächsten Tarifnachtrages zu Grunde zu legen:

im Verkehr mit Ebersdorf . 418 km
" " " Jägerndorf 527 "
" " " Mittelwalde 409 "

im übrigen die Entfernungen der Station Buchholz i. Sachsen zuzüglich 6 km.

Breslau, den 10. Juli 1897. (1549)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil VI, Heft Nr. 2 vom 1. Dezember 1896. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden die Stationen Maglaj und Zepce der Bosnisch-Hercegovinischen Staatsbahnen in den Tarif einbezogen.

Die direkten Frachtsätze sind durch Anstoss der nachstehenden Beträge an die Frachtsätze für Bosna-Brod zu bilden.

Nach Bosna-Brod von	Abtheilung I	Abtheilung II
	Anstossbeträge für 100 kg in Mark	
Maglaj	0,75	1,01
Zepce	0,97	1,32

München, im Juli 1897. (1550)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Hessisch - Linksrheinischer Verkehr (VI/VIII). Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab finden die im Gütertarife vom 1. April 1897 für oben bezeichneten Verkehr enthaltenen Stationsfrachtsätze für Mannheim, Mannheim-Neckarvorstadt, Käferthal (Wohlgelegen) und Waldhof, welche für die unter Ziffer 1 des Rohstofftarifs genannten Güter gültig sind, auch Anwendung auf die unter 5 a (Gaskoks), 5 e (Torf und Torfkohle) und 6 (Holz des Spezialtarifs III) aufgeführten Güter. (1551)

Frankfurt a/M., den 8. Juli 1897.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr. Die in dem Ausnahmetarif 6 vom 1. April d. J. nach der Station Hornburg der Börssum-Hornburger Kleinbahn vorgesehenen Frachtsätze, welche nach unserer Bekanntmachung vom 31. März d. J. bisher nicht anzuwenden waren, treten nunmehr mit dem 15. Juli d. J. in Kraft.

Essen, den 12. Juli 1897. (1552)

Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen (Gruppe VII). Am 16. d. Mts. tritt unter Aufhebung des betreffenden Tarifs vom 1. April 1897 ein neuer Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlenversandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen in Kraft, welcher neue Frachtsätze nach den Stationen Alperbrück, Bielstein und Wiehl, die über die Neubaustrecke Solingen Süd-Remscheid sich ergebenden ermässigten Frachtsätze und im übrigen die seitherigen Frachtsätze enthält. Tarifabdrücke sind bei den betheiligten Dienststellen für je 1,00 ℳ zu haben.

Essen, den 12. Juli 1897. (1553)

Königliche Eisenbahndirektion.

Württemb. - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 4. Heft. Hessisch-Württemb. Güterverkehr. Nr. 41. Mit sofortiger Wirkung werden nachstehend bezeichnete Stationen in den vorgenannten Verkehr einbezogen.

Die bezüglichen Entfernungen und Frachtsätze sind zu bilden durch Anstoss nachstehender Entfernungen an die in Betracht kommenden Uebergangsstationen:

	Alzey	Bodenheim	Dieburg	Osthofen
Bechtheim	—	—	—	4
Bechtolsheim (Biebelnheim)	11	—	—	—
Bieber b/Offenbach .	—	—	27	—
Dittelsheim-Hessloch	—	—	—	10
Dudenhofen	—	—	15	—
Eppertshausen . . .	—	—	6	—
Framersheim	6	—	—	—
Gau-Bischofsheim . .	—	4	—	—
Gau-Odernheim . . .	9	—	—	—
Gross-Zimmern . . .	—	—	5	—
Harxheim (Rheinhessen)	—	6	—	—
Hillesheim-Dorndürkheim	—	—	—	14
Jügesheim	—	—	17	—
Mommenheim (Rheinhessen)	—	8	—	—
Monzernheim . . .	—	—	—	7
Münster b/Dieburg .	—	—	3	—
Niederroden	—	—	13	—
Oberroden	—	—	9	—
Obertshausen . .	—	—	23	—
Selzen-Halmheim . .	—	12	—	—
Undenheim-Köngernheim	18	—	—	—
Weiskirchen b/Offenbach	—	—	20	—

Die Verkehrsleitung hat über die für die betreffenden Uebergangsstationen und weiter über die für dieselben vorgesehenen Wegevorschriften zu erfolgen.

Stuttgart, den 9. Juli 1897. (1554)

Generaldirektion der K. W. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1897 treten für die Beförderung von rohen Kalksteinen in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht auf jeden verwendeten Wagen im Verkehr von Eschelbronn, Mauer, Steinsfurth und Zuzenhausen nach Waldhof ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die vorgenannten Stationen.

Karlsruhe, den 10. Juli 1897. (1555)

Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 21. Juli d. J. gelangt der I. Nachtrag zum Kilometerzeiger für den diesseitigen Binnenverkehr vom 1. Mai 1895 zur Einführung.

Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen in den Abfertigungsbefugnissen und der Bezeichnung von Stationen die Entfernungen neu eröffneter Stationen, u. a. derjenigen der Strecke Wingen-Münzthal St. Louis, sowie Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen und unser Tarifbureau.

Strassburg, den 7. Juli 1897. (1556)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau-Regensburg-Deggendorf Donaulände trans. Durch die Er-

öffnung der Bahnstrecke Solingen-Remscheid am 16. d. Mts. treten im vorbezeichneten Verkehr für die Stationen Remscheid, Remscheid-Bliedinghausen, Remscheid-Hasten und Remscheid-Vieringhausen Entfernungs-Abkürzungen bis zu 5 km ein. Es erfahren infolge dessen die Frachtsätze dieser Stationen im Verkehr mit Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände Ermässigungen, über deren Höhe die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und die Auskunftsstellen nähere Auskunft geben.

Breslau, den 13. Juli 1897. (1557)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Saarkohlentarif No. 9. Mit dem Tage der Betriebs Eröffnung, am 21. Juli d. J., wird die an der neuen Strecke Wingen-Münzthal gelegene Station Meisenthal der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Saarkohlentarif No. 9 einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

St. Johann-Saarbrücken, 12. Juli 1897.
Königliche Eisenbahndirektion, (1558)
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rechtsrheinisch-Hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII). Am 16. Juli 1897 tritt der Tarifnachtrag I in Kraft, enthaltend anderweite, zum Theil gekürzte Entfernungen für einige Stationen (Remscheid usw.) der Direktionsbezirke Elberfeld und Mainz, einen Ausnahmetarif 13 für Holzstoff und Holzzellstoff, sowie andere zum Theil bereits veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben

Essen, den 13 Juli 1897. (1559)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr Die amtliche Bekanntmachung No. 1483 Seite I (römisch) der Vereinszeitung No. 52 v. l J. erstreckt sich auch auf die mit Umschlag in Passau gültigen Frachtsätze nach den Stationen:

a) der Linien Rorschach-Winterthur und Dübendorf-Rapperswil der Vereinigten Schweizerbahnen,
b) der Toggenburger Bahn,
c) Wald der Wald-Rüti Bahn,
d) Heiden der Rorschach-Heiden-Bergbahn.

München, im Juli 1897. (1560)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft B (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. August 1897 werden nachstehende Stationen der Bosnisch-Hercegovinischen Staatsbahnen in den Tarif einbezogen und ist zu diesem Zweck das gemeinschaftliche Heft B Seite 48 wie folgt zu ergänzen:

Vom Schnittpunkte bis	Schnittpunkt Nr. 1				Schnittpunkt Nr. 2				Schnittpunkt Nr. 3			
	a	Zuschlagsfristen		b	a	Zuschlagsfristen		b	a	Zuschlagsfristen		b
		Eilgut	Frachtgut			Eilgut	Frachtgut			Eilgut	Frachtgut	
	km	Tage	Tage	km	km	Tage	Tage	km	km	Tage	Tage	km
XII. Stationen der Bosnisch-Hercegovinischen Staatsbahnen												
Maglaj . . .	1 106	—	1½	1 106	1 125	—	2	1 125	1 066	—	5	1 066
Zepce	1 142	—	—	1 142	1 161	—	2	1 161	1 102	—	5	1 102

München, im Juli 1897. (1561)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. Mit Gültigkeit vom 18. Juli 1897 ab wird die Greifswald-Grimmener Eisenbahn in den obenbezeichneten Ausnahmetarif für den Binnen- und den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Juli 1897. (1562)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 20. Juli l. J. wird die Station Trient (Trento) in den Ausnahmetarif No. 3 (für Obst) des Heftes 1 zu Theil II vom 1 Januar 1897 einbezogen.

München, im Juli 1897. (1563)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Niederdeutscher Verbands-Güterverkehr. Mit dem 20. d. Mts. wird die Station Krakow der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-bahn in den Ausnahmetarif 7 (Eisen des Spezialtarifs I) aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Essen, den 15. Juli 1897. (1564)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Pfälzischer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten im obigen Verkehr für die Artikel:

1. Brennstoffe des Spezialtarifs III folgende:
   a) Gaskokes, wenn von Gasstalten versandt,
   b) Torf und Torfkohle, auch gepresst,
2. Holz, wie im Spezialtarif III genannt,

die Bestimmungen und Frachtsätze des Preussischen Rohstofftarifs in Kraft.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 14. Juli 1897. (1565)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August 1897 gelangt zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 für die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnen) der V. Nachtrag zur Einführung, welcher von dem Materialdepot der unterfertigten Stelle um den Preis von 20 ₰ für das Stück bezogen werden kann.

München, im Juli 1897. (1566)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch - Italienischer Güterverkehr. Für die nachbezeichneten Stationen treten am 1. August l. J. an Stelle der auf Seite 131—136 des Nachtrags III zu Theil II des Deutsch - Italienischen Gütertarifs vom 1. August 1888 enthaltenen Schnittsätze der allgemeinen Wagenladungsklassen A und B (ausnahmlich der für Gewebe von Wolle usw. gültigen) die folgenden Schnittsätze in Kraft:

		Allgemeine Klassen A	Allgemeine Klassen B
		5 t	10 t
		Franken für die Tonne	
Augsburg . . .	Pino .	48,10	42,20
	Chiasso	51,80	45,50
	Peri .	40,70	34,70
Bamberg . . .	Pino .	64,30	56,60
	Chiasso	68,00	59,90
	Peri .	57,30	49,50
Bayreuth . . .	Pino .	66,90	58,90
	Chiasso	70,60	62,20
	Peri .	57,50	49,60
Eger (Bayer. St.-B.)	Pino .	71,40	62,90
	Chiasso	75,10	66,20
	Peri .	57,50	49,70
Hof (Bayer. St.-B.)	Pino .	72,90	64,20
	Chiasso	76,60	67,50
	Peri .	58,00	52,20
Lichtenfels (Bayer. St.-B.)	Pino .	67,00	59,00
	Chiasso	70,70	62,30
	Peri .	58,00	51,80
München (Centralbhf.)	Pino .	50,40	44,20
	Chiasso	54,10	47.50
	Peri .	36,00	30,50
München (Ostbhf.)	Pino .	50,90	44,60
	Chiasso	54,60	47,90
	Peri .	35,20	29,80
München (Südbhf.)	Pino .	50,50	44,30
	Chiasso	54,20	47,60
	Peri .	35,60	30,10
Nürnberg (Centralbhf.) . . .	Pino .	59,10	51,90
	Chiasso	62,80	55,20
	Peri .	52,10	44,80
Nürnberg (Ostbhf.)	Pino .	59,40	52,20
	Chiasso	63,10	55,50
	Peri .	52,40	45,10

Zu streichen sind mit Gültigkeit vom 1. August l. J.:

a) auf Seite 131 der Schnittsatz Augsburg-Peri (Klasse B) von 35,96 (1),
b) auf Seite 135 die Schnittsätze München Centralbahnhof-Peri (Klasse A und B) von 35,24 (3) und 32,24 (3).

München, im Juli 1897. (1567)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Im **Nordostdeutsch - Sächsischen Verbande** tritt am 1. August d. J. ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. einerseits, und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits, in Kraft. Dieser neue Tarif enthält neben vielen, theilweise beträchtlichen Ermässigungen bei den Frachtsätzen für Vieh (ausgenommen Pferde)

in Wagenladungen auch einige unbedeutende Erhöhungen gegenüber den Frachtsätzen der durch ihn aufgehobenen älteren Tarife. Ausserdem werden für einige Stationsverbindungen die bisher unbenutzt gebliebenen direkten Frachtsätze aufgehoben. Die seitherigen billigeren Frachtsätze bleiben jedoch noch bis 15. September d. J. in Geltung.

Durch den neuen Tarif werden ausser Kraft gesetzt:

1. der Bromberg-Sächsische Verbands-Vieh- etc. Tarif vom 1. Juni 1889,
2. der Breslau-Sächsische Verbands-Vieh- etc. Tarif vom 1. August 1889,
3. der Vieh- etc. Tarif für die Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Staatsbahnen vom 1. Oktober 1895

nebst Nachträgen, und zwar: zu 1 und 2 nur bezüglich des Verkehrs mit den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg,

zu 3 nur bezüglich des Verkehrs zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg einerseits und den Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau der Sächsischen Staatsbahnen andererseits.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Ueber die mit Einführung dieses Tarifs verbundenen Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ertheilt unser Verkehrsbüreau nähere Auskunft.

Bromberg, den 10. Juli 1897. (1568)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Mit dem 1. August d. J. wird die bisher nur dem Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Zeche Gneisenau dienende Station Zeche Gneisenau b/Derne für den allgemeinen Wagenladungsverkehr freigegeben. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Dortmund, den 12. Juli 1897. (1569)
Die Direktion.

Gruppentarif V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen Preussischen und den Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verbands-Gütertarif, Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 3, Westdeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 2, Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif, Militärbahn Staatsbahntarif. Am 15. Juli d. J. wird die Reststrecke Lemnitzhammer-Blankenstein (Saale) der Neubaulinie Triptis-Blankenstein (Saale) dem Betriebe übergeben. Die an dieser Strecke gelegenen Stationen Harra und Blankenstein (Saale) erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren. Von demselben Tage an erhält auch die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eröffnete Station Lemnitzhammer die gleichen Abfertigungsbefugnisse. Auf Station Blankenstein (Saale) gelangen ausserdem noch Fahrzeuge zur Abfertigung, soweit solche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen vorgenannten Stationen ausgeschlossen.

Die zur Eröffnung kommenden Stationen werden gleichzeitig in die Tarife für die vorangegebenen Verkehre einbezogen. Soweit entsprechende Tarifnachträge noch nicht vorliegen, werden der Frachtberechnung die in den Tarifen enthaltenen Entfernungen der Station Lobenstein (Reuss)

unter Anstoss
von 3 km für Lemnitzhammer,
„ 6 „ „ Harra,
„ 9 „ „ Blankenstein (Saale)

zu Grunde gelegt.

Erfurt, den 8. Juli 1897. (1570)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

Der im Gütertarif für den diesseitigen Binnenverkehr enthaltene Ausnahmetarif 2b für Kleiboden und Schlick kommt fortan in den Monaten September bis einschl. Dezember nur dann zur Anwendung, wenn die Beförderung mittelst verfügbarer Erdtransportwagen in Sonderzügen stattfinden kann. Es müssen alsdann mindestens 100 t gleichzeitig verfrachtet werden. Kann die Beförderung in Erdtransportwagen während dieser Monate nicht stattfinden, so kommen die um 50 % erhöhten Sätze des Ausnahmetarifs zur Anwendung.

Oldenburg, den 14. Juli 1897. (1571)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages IV zu Theil II Heft 1 und 2 sowie des Nachtrages V zu Theil II Heft 3 zum Lokal-Gütertarife, Auflage vom 1. Januar 1897. Zum Lokal-Gütertarife vom 1. Januar 1897, Theil II gelangen folgende Nachträge zur Einführung, und zwar:

A.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1897,
Nachtrag IV zu Heft 1, derselbe enthält:
I. Aenderungen bezw. Ergänzungen und
II. Berichtigungen.

B.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1897, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn „Borki-wielki-Grzymatow“,
Nachtrag IV zu Heft 2, derselbe enthält:
I. Aenderungen bezw. Ergänzungen,
II. Berichtigungen und
III. Tarif und Kilometerzeiger der Lokalbahn: „Borki-wielki-Grzymatow“.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1897, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn: „Barzdorf-Jauernig und Hannsdorf-Weidenau“, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke: „Modran-Mechenic-Dobris“,
Nachtrag V zu Heft 3, derselbe enthält:
I. Aenderungen bezw. Ergänzungen,
II. Berichtigungen,
III. neuen Tarif der Lokalbahn: „Hannsdorf-Ziegenhals“ nebst Abzweigungen Niederlindewiese-Barzdorf (Heinersdorf), Niklasdorf-Zuckmantel, Barzdorf-Jauernig und Haugsdorf-Weidenau. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahnen Barzdorf-Jauernig und Haugsdorf-Weidenau werden die bisherigen Tarife für Hannsdorf-Ziegenhals, Niederlindewiese-Barzdorf (Heinersdorf) und Nicklasdorf-Zuckmantel ausser Kraft gesetzt.
IV. neuen Tarif der Lokalbahn: „Modran-Cercan“ u. zw. getrennt für die Theilstrecke:
a) Cercan-Pisely-Eule,
b) Modran-Mêchenic-Dobris.

Exemplare der bezeichneten Nachträge sind in den Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen zu nachbezeichneten Preisen erhältlich:

Nachtrag IV zu Heft 1 10 kr. = 20 Heller
„ IV „ „ 2 20 „ = 40 „
„ V „ „ 3 30 „ = 60 „

Wien, am 13. Juli 1897. (1572)

Böhmisch-Italienischer Güterverkehr. Oesterreichisch-Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume. Einbeziehung der Station „Pilsen-Skodawerke“ in die oben genannten Verkehre. Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 wurde die Station Pilsen-Skodawerke der K. K. Oesterr. Staatsbahnen als Auf- und Abgabestelle für Gütersendungen der Firmen: E. Skoda, Fürth & Gellert, B. J. Bruml, Heinrich Görges, Eduard Kroh, Wilhelm Liebstein, Lorenz Just und Adolf Meneik — sämmtliche in Pilsen — eröffnet.

Die Berechnung der Transportgebühren im Verkehre mit dieser Station erfolgt unter Zugrundelegung der in den oben genannten Verkehren mit Pilsen K. K. St. B. bestehenden Frachtsätze.

Ausserdem wird für alle Sendungen von oder nach Pilsen-Skodawerke ein Frachtzuschlag von 0.3 kr. pro 100 kg (oder in der betreffenden Tarifwährung nach dem jeweiligen Kurse umgerechnet) eingehoben.

Wien, am 12. Juli 1897. (1573)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 56. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 21. Juli 1897.

Inhalt:

Eisenbahn-Genossenschaften.

Von Dr. Freiherr zu Weichs-Glon.

Der starke Zug unserer Zeit nach „Vergesellschaftung“ tritt immer deutlicher hervor und erstreckt sich auf immer mehr Gebiete. Es ist dies ein Schauspiel, das wirklich tiefen Eindruck macht, wenn man sieht, wie eine Idee sieghaft und zwingend hervorbricht und durchbricht und sich Mann um Mann unterthan macht. Es ist eine Welle der „Vergesellschaftung“, die, nachdem eine grosse Welle des „Individualismus“ am tiefsten Punkte ihres Thales angelangt war und sich dort viel Schlamm und Unrath angesammelt hatte, nunmehr aufsteigt. Das ist Weltlauf. Nichts vermag ihn zu hindern, nichts vermag sich ihm zu entziehen. Die ältesten und härtest gesottenen Individualisten beginnen ein klein wenig mit sozialen Ideen zu liebäugeln, und Einrichtungen, die bislang als ausschliessliche Gebiete privaten Unternehmungsgeistes und privater Thätigkeit gegolten haben, werden ohne viel Aufhebens von Gemeinwirthschaften übernommen.

Weit hinaus über das wirkliche Geschehen geht jedoch das Verlangte, Gewünschte, Erhoffte. Es ist dies ganz natürlich, ja nothwendig und liegt auch im Wesen aller Entwickelung und alles Werdens. Die Idee, die Reflexion, läuft immer voraus und zieht gleich die letzten Folgerungen; sie sucht den entfernten Typus und damit die Zwecksegnung zu schaffen, die begeisternd und belebend auf das Wollen wirkt. Hierin liegt insbesondere das Geschäft des klugen Politikers. Die wissenschaftliche Arbeit darf sichs nicht so leicht machen, am wenigsten dann, wenn es sich um unmittelbare Vorarbeit zu positivem Schaffen handelt. Da müssen denn alle Uebertreibungen sorgfältig vermieden und ausgeschieden werden, um das neue Werk nicht schon mit Krankheitskeimen ins Leben zu setzen.

Am meisten tritt wohl die „Genossenschaft“ als Form der Vergesellschaftung hervor, und zwar mit Recht; es ist ihr jedenfalls die allererste Bedeutung zuzuerkennen, um so mehr, als einerseits sie jene Form ist, in welcher bei vernünftiger Organisation private Initiative, persönliche Tüchtigkeit und ein civilisatorischer Wettbewerb noch einen Hafen finden können, und weil andererseits eine starke Nebenströmung besteht, die in der „Verstaatlichung“ ihr Heil sucht, und deren Wässer von dem angrenzenden sozialdemokratischen Gleichheitssumpfe mitunter bedenklich getrübt werden. Aber schliesslich darf man weder in der „Vergenossenschaftlichung“, noch in der Abwehr der „Verstaatlichung“ zu weit gehen, sondern man muss jeden einzelnen Fall in wirthschaftshistorischer und wirthschaftstheoretischer Beziehung untersuchen und dann nach dem „Seinsollenden“ vom ethischen, sozialen und rechtlichen Gesichtspunkt aus forschen.

Zu exakten Schlusssätzen allerdings wird man da niemals gelangen können, weil die Wirthschaftspolitik, wie Politik überhaupt, zu den wenigst exakten Wissenschaften gehört. Um so

verdienstvoller ist dann eine Entscheidung, wenn sie sich mehr auf verantwortungsvolle Ueberzeugung, denn auf kühle Gewissheit stützt. Nachträglich allerdings erlebt man Enttäuschungen, weil sich eben manches in praxi anders ergibt, als man vordem meinte; wohl kommen auch angenehme Ueberraschungen aus gleichem Grunde vor, aber seltener.

So hat man sich — wenigstens im mittleren und östlichen Europa — nach vorhergegangenen, die fachliche Litteratur ein Jahrzehnt und mehr beherrschenden Erörterungen und Untersuchungen prinzipiell und auch praktisch für das Staatsbahnsystem entschieden. In der Praxis zeigte es sich nun wieder, dass sich eben manches anders entwickelte, als man gedacht hatte, und schon werden viele und zum Theile berechtigte Bedenken laut, die sich einerseits zwar nur gegen Durchführungsmodalitäten kehren, andererseits sich aber gegen das Prinzip selbst wenden. Von „unbedingten" Genossenschaftlern ist sogar schon die Meinung ausgesprochen worden, dass auch für das gesammte Verkehrswesen das Heil im genossenschaftlichen Betriebe zu suchen sei. Dies halte ich entschieden für einseitig und zu weitgehend. Zwar will ich mich hüten, etwas zu behaupten, was vielleicht in Jahr und Tag von den Ereignissen überholt wird — wir sind vom Gipfel des Wellenberges der Vergesellschaftungsbewegung noch weit entfernt, und es kann vieles geschehen, was wir heute noch nicht begreifen —, und vielleicht kommt es wirklich dazu, dass die Eisenbahnen, die heute noch theils Staatsbahnen, theils Privatbahnen sind, und zwar auch die Hauptbahnen, etwa länderweise, grossen genossenschaftlichen, öffentlich - rechtlichen Selbstverwaltungskörpern übergeben werden, die wieder zu einem Reichsverbande zusammengeschlossen werden. Ich halte dafür, dass die Idee nicht unbedingt abzuweisen ist. Die Genossenschaft ist ein Institut, um die Betheiligung möglichst vieler an grossen Kapitalsassoziationen, wie dies durch Aktiengesellschaften erreicht wird, zu ermöglichen, ohne dass sich die Agiotage als unvermeidliche Gefolgschaft (wie bei der Aktie) einstellt. Sie heute aber zur Diskussion zu stellen, wäre entschieden verfrüht und praktisch ganz werthlos. Denn einerseits steht der Durchführung nach meiner Ansicht ein ungeheueres Hinderniss in der enormen Eisenbahnschuld entgegen, zu deren Tilgung man so gut wie gar keine Anstalten macht, und andererseits lässt sich über den staatlichen Eisenbahnbetrieb kein abschliessendes Urtheil fällen. Es bezieht sich daher die Ueberschrift dieser Abhandlung nicht auf „Vergenossenschaftlichung" des ganzen Eisenbahnwesens, sondern auf eine Theilfrage der Eisenbahnpolitik, welche allerdings eines jener als „berechtigt" bezeichneten Bedenken gegen das Staatsbahnsystem zur Mutter hat. Es ist die Frage der „Ausgestaltung" des Verkehrsmittelnetzes. Die Grossarbeit ist gethan; die Hauptlinien sind in den Europäischen Kulturländern im wesentlichen ausgebaut, von den Nebenlinien meist jene, welche mit einiger Sicherheit ein gutes Erträgniss hatten voraussehen lassen.

Um was es sich also bei dieser Frage der weiteren Entwickelung des Eisenbahnnetzes eigentlich handelt, das ist das Nebenbahnwesen, und zwar das Nebenbahnwesen im allgemeinen, und das sogenannte Kleinbahnwesen im besonderen. Es steht also die Aufgabe: Entwickelung der Kleinbahnen, d. h. Ausbau auch jenes Theiles eines idealen Eisenbahnnetzes, dessen Linien eine Rentabilität zunächst nicht erwarten lassen und daher vom spekulativen, eine sichere Verzinsung erheischenden Privatkapital nicht gebaut werden, und Einbeziehung jener Landesgebiete, welche sich zur Zeit noch keiner verbesserten Verkehrsmittel erfreuen, in dies Gebiet moderner Verkehrswirthschaft, zur Ausbeutung neuer Produktionsquellen sowie zur wirthschaftlichen Erhebung jener Gebiete.

Auf der einen Seite sehen wir hier nun die an der Ausgestaltung des Bahnnetzes unmittelbar interessirten Kreise von Kommunitäten und privaten Wirthschaftern, die immer lauter, dringlicher und häufiger die Forderung nach Bahnbauten erheben, — auf der anderen Seite die höheren Einheiten, Staat und Land, die zwar mittelbares Interesse an allen diesen Bahnbauten haben, sich aber vor die Unmöglichkeit gestellt sehen, dieselben aus den öffentlichen Mitteln zu bestreiten. Hier ist man eben an dem Punkte angelangt, wo das Staatsbahnsystem anfängt bedenklich zu werden. Dies erkannte man nach einigen Schritten, die gleichwohl in jener Richtung gemacht wurden. Dieser Erkenntniss und jener Gegensätzlichkeit entsprangen nun in allen Ländern jene Gesetze, welche die weitere Entwickelung des Nebenbahnwesens bezwecken.

Als die zwei, die bezügliche Gesetzgebung und deren Entwickelung beherrschenden Momente, gewissermaassen die Pole, um welche sich die Entwickelung bewegte, sind zu bezeichnen:

1. Ermöglichung des thunlich geringsten Bau- und Betriebsaufwandes, und
2. finanzielle Heranziehung aller am Lokal- (beziehungsweise auch Klein-) Bahnwesen interessirten Kreise und Personen.

Was nun den ersten Punkt betrifft, so strebte man mit der thunlichsten Herabsetzung der Anlagekosten sowohl die Erleichterung des Zustandekommens überhaupt wie auch ein möglichst geringes Gesammtzinserforderniss an, während die Herabminderung des Betriebsaufwandes, auf das geringste Maass ein günstiges finanzielles Ergebniss herbeiführen soll.

Die fortlaufenden Gesetzgebungen lassen nun in dieser Hinsicht allerdings viele Fortschritte erkennen, die sowohl auf Verminderung der Anlage- wie der Betriebskosten ganz wesentlich einwirken.

Dem steht jedoch andererseits wieder eine Reihe von Momenten gegenüber, welche ernste Hemmnisse für die weitere Entwickelung darstellen.

„Es scheint", sagt z. B. Eder in Bezugnahme auf die Entwickelung in Oesterreich,*) „bei uns einer der Hauptübelstände darin zu liegen, dass die Anforderungen aus technischen und sonstigen Gesichtspunkten von Jahr zu Jahr erhöht werden. Statt jeder Gegend die Bahn zu bauen, die ihr gebührt, die der Gegenwart und der nächsten Zukunft Rechnung trägt und nicht die hypothetischen Erfordernisse einer fernen Zukunft eskomptirt, verlangt man bei uns — und es ist leider die Regel —, dass gleich von allem Anfang an für das kleine, schwächliche Zwergenkind die Rüstung des Riesen bereit liegen soll.

Neben dem technischen kommt da insbesondere der strategische Gesichtspunkt zur Geltung, um die Baukosten zu erhöhen. Statt sich vor Augen zu halten, dass jede Bahn, selbst bei geringster Betriebsfähigkeit, auch vom Standpunkt der Strategie, der Landstrasse vorzuziehen sei, wurde bei den meisten dieser kleinen Linien aus strategischen Rücksichten, welche stets ein noli me tangere bilden, die Projektirung in einer Weise beeinflusst, welche die Baukosten schwer belastet.

Dazu kommt noch, dass in Oesterreich das Bau- und Ausrüstungsmaterial bedeutend, man kann sagen um 40—50 % (!) theuerer ist, als beispielsweise in Preussen und in Deutschland überhaupt, übrigens auch theuerer als in Belgien, Frankreich und England."

Thatsächlich müssen die überaus hohen Preise der durch Zölle geschützten, kartellirten Oesterreichischen Eisenproduktion als das Haupthinderniss einer Entwickelung des Nebenbahnwesens in Oesterreich bezeichnet werden. Solange hier nicht ein Wandel eintritt, lässt sich auch durch die entsprechendste Gesetzgebung keine lebhaftere Entwickelung des Kleinbahnwesens erwarten. Dass das von kurzsichtiger Profitgier geleitete Kartell dabei sehr unklug vorgeht, liegt auf der Hand. Durch Verbilligung der für Bahnbauten nöthigen Materialien würde es ganz wesentlich zur Entwickelung des Verkehrsnetzes beitragen und sich dadurch einen ständig vergrössernden und höheren Markt von Abnehmern schaffen.

Ingenieur Karl Büchelen**) beantwortet aus einem anderen Gesichtspunkte in sehr zutreffender Weise die Frage,

*) Eder: „Die Finanzirung . . ." und „Eisenbahngenossenschaften.

**) 8. Heft, Jahrg. 1895 der „Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens".

warum die Lokalbahnen nicht rentiren, dahin, „dass wir aus einem gewissen Grössenwahne viel umfassender und theuerer herstellen, als die Verkehrsbedingungen es erheischen". Dieser Vorwurf richtet sich insbesondere auch gegen die Interessentenkreise.

Verwaltungsrath Mayer*) führt sehr richtig als weiteren Grund für geringe Rentabilität an: „— wenn nicht alle Lokalbahnen im Betriebe von Hauptbahnen oder des Staates wären, erschiene es möglich, dass die Durchschnittsziffer des Erträgnisses höher wäre." Hier stehen wir einem neuen Bedenken gegen das unbedingte Staatsbahnenprinzip gegenüber, das nach den bisherigen Erfahrungen wohl ebenfalls als berechtigt bezeichnet werden muss. „Denn wir dürfen uns keiner Täuschung hingeben, dass jene Lokalbahnen, welche im Betriebe grosser Bahnen sind, die ganze Gestion nicht auf jener Basis aufgebaut haben, welche ursprünglich angenommen worden ist, weil oft und meistens die Gestion solcher Lokalbahnen nach einem allgemeinen Grundschema der Hauptbahnen geführt wird."

Eder führt auch eine Reihe von Aussprüchen der bedeutendsten Preussischen Fachmänner auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens an: „Fast alle diese Stimmen sprechen sich gegen die schwerfällige Bau- und Betriebsführung durch den Staat aus."

Und noch ein wichtiges Moment, das auf Erhöhung der Anlagekosten wirkt, ist zu erwähnen. Eder kommt darauf bei Besprechung jener Kategorien von Bahnen, bei welchen auf grosse Dividenden für das Baukapital von vornherein nicht gerechnet werden kann, gegen welche sich daher gewerbsmässige Unternehmerkreise und die Spekulation zurückhaltend verhalten, also Anlagen, die ohne weitgehende Garantien von einer Privatunternehmung nicht gebaut würden. „Das sogen. Geschäft kann hier nur im Bau selbst liegen. Die nachgewiesenen Anlagekosten für derartige Projekte sind daher, da in denselben ein Baugewinn von 20 bis 40 % (!) und mehr enthalten ist, begreiflicherweise meistentheils sehr erhebliche. Nachdem die zu leistende Garantie für den vollen Umfang der nachgewiesenen Anlagekosten in Anspruch genommen wird, so ergibt sich hieraus ein mehr oder minder grosser Ueberschuss am Zinsertrage für die wirklich zur Ausgabe gelangten Baukosten. Wenn nun davon (nämlich von diesem Ueberschuss) auch die Amortisation des Baukapitals bestritten werden muss, so ergibt sich doch in dieser Form für die Unternehmung oft noch eine, zuweilen ganz erkleckliche Dividende." Der Gewinn für die Unternehmer liegt also hier, wie gesagt, in der Nachweisung verhältnissmässig grosser Baukosten, in welchen ein erheblicher Baugewinn enthalten ist, derart, dass die vom Baukonsortium (in der Regel) zu übernehmenden Obligationen durch diesen Baugewinn an sich schon gedeckt sind.

Auf diese Weise erklärt es sich denn auch, wenn Banken und Kapitalistenkonsortien immer noch zu Eisenbahnbau-Unternehmungen sich bereit finden. Wer nicht näheren Einblick in die Natur bezw. Quelle ihres Gewinnes hat, neigt dann leicht zu der Meinung, die geplante Eisenbahn werde sich doch sicher rentiren müssen, wenn so vorsichtige Geschäftsleute Geld daran wagen.

Damit sind im wesentlichen die, einer Rentabilität der Lokal- und Kleinbahnen entgegenstehenden Momente gegeben. Dabei sind jene Momente theilweise ausser Acht geblieben, welche sich auf eine ökonomische Projektirung, Trassirung und Dimensionirung beziehen.**) Diese rein technischen Momente sind jedoch nicht als allgemein wirksame Hindernisse anzusehen und in jedem einzelnen Falle durch Einsicht und allseits rationelles Vorgehen zu vermeiden. Sie sind insbesondere nicht zu jenen Hindernissen zu zählen, welche einer weiteren Entwickelung des Kleinbahnwesens entgegenstehen. Und diese letzteren Hindernisse sind es*), „die es heute z. B. auch in Oesterreich noch unmöglich machen, jenen zwei Sätzen zu gehorchen, welche Unruh in seinem Buche „Die Kleinbahnen" als Fundamentalartikel, als das Um und Auf einer vernünftigen Politik auf diesem Gebiete hinstellt, ‚keine Universalnorm, keine Schablone', und ‚möglichste Einfachheit und Verringerung des Kapitalaufwandes'. Eine Folge davon ist die mangelnde Rentabilität, ein schreiendes Missverhältniss zwischen Anlagekosten und direkter sowohl als indirekter Ertragsfähigkeit."

*) Ebendaselbst.

**) Weichs: „Das Lokalbahnwesen und seine Organisation."

Fasst man diese allgemeinen Hindernisse zusammen, so lassen sich diesbezüglich folgende Forderungen erheben bezw. allgemeine Grundsätze aufstellen, von deren Erfüllung bezw. Befolgung einerseits die weitere Entwickelung des Kleinbahnwesens theilweise abhängt, und deren Durchführung andererseits im Interesse allgemeiner Wohlfahrt und zur Vermeidung effektiver Nachtheile und Schäden erfolgen muss:

1. Es darf für jede Gegend nur jene Bahn gebaut werden, die den besonderen Verkehrsbedingungen dieser Gegend entspricht, und den Erfordernissen der Gegenwart und der nächsten Zukunft Rechnung trägt. Es wird aber nicht nur Sache der zunächst und direkt betheiligten Interessenten sein, dies als Rath zu beherzigen, sich nicht in uferlosen Plänen zu ergehen und nicht in verschwenderischer Weise Sozialkapital in ein Unternehmen festzulegen, das dieses Kapital nicht zu reproduziren imstande ist; sondern es muss geradezu als die Aufgabe der staatlichen bezw. der zur Konzessionsertheilung befugten Behörde bezeichnet werden, darüber zu wachen, dass eine anders geplante Bahn gar nicht zu bauen bewilligt werde! Man klagt ja so vielfach darüber, dass die thatsächliche Leitung der gesammten Volkswirthschaft statt in den berufenen Händen des Staates in den unberufenen des internationalen Grosskapitals sich befinde. Hier ist ein Punkt, wo es dem Staate nicht die geringste Schwierigkeit bereiten kann, jene Leitung zu übernehmen. Dass es die Aufgabe des Staates sei, in dem angegebenen Sinne eine Ueberwachung auszuüben, damit nicht ein krankes Glied am Körper der Volkswirthschaft zur Entstehung gelange, muss schon in Rücksicht auf den öffentlich rechtlichen Charakter der Eisenbahnen nach meiner Meinung unbedingt bejaht werden. Der Beweis kann übrigens dadurch als erbracht angesehen werden, dass die Behörden eine solche Einflussnahme thatsächlich als ihr staatshoheitliches Recht beanspruchen, und dieses — allerdings bisher nur in entgegengesetzter Richtung — auch ausüben. Beispiele hierzu sind vielfach bekannt. Wenn es aber, was ja zweifellos ist, gesammtstaatliche, nämlich in der Mehrzahl der Fälle strategische Erfordernisse sind, welche jenes Aufsichts- und Genehmigungsrecht begründen, so muss dieses Recht doch auch dann bestehen, wenn es sich nicht nur darum handelt, eine unproduktive Mehrausgabe mit dauernder Belastung von Staat, Land und Gemeinden zu erzwingen eventuell sogar das Zustandekommen einer Bahn ganz zu verhindern, sondern auch dann, wenn es sich darum handelt, unproduktive und zweckmässige Mehrausgaben in nicht rein privatwirthschaftlichen Unternehmungen unmöglich zu machen und zwar insbesondere, wenn als Unternehmer Kommunitäten figuriren, die mit öffentlichen Geldern arbeiten.

2. Es ist widersinnig und ungerecht, aus dem Titel gesammtstaatlicher, nämlich strategischer Interessen einem Unternehmen Verpflichtungen aufzulegen, die dessen Lebensfähigkeit zu unterbinden imstande sind.

Das logisch einzig richtige wäre es, wenn die durch die militärischen Forderungen veranlassten höheren Anlage- und Betriebskosten vom Kriegsministerium übernommen würden. Natürlich ist hierüber auch nicht ein Wort weiter zu verlieren! Das Kriegsministerium wird niemals etwas übernehmen. Vom Kriegsministerium bezw. vom Generalstab kann man nur hoffen, er werde zur Einsicht gelangen, dass ein Netz von Kleinbahnen strategisch werthvoller sei als keine Vollbahnen.

*) Eder: „Die Finanzirung der Kleinbahnen in Preussen."

Wo aber jene Forderungen unabweisbar sind, da wäre es eben dann die Aufgabe des Staates, jene im Gesammtinteresse geforderten Leistungen und Lasten auf seine Schultern zu nehmen.

Der Staat würde sich leichter damit einverstanden erklären, wenn die Frage grundsätzlich dahin geregelt würde, dass er sich überhaupt nur dann finanziell zu betheiligen habe, wenn solche Mehrerfordernisse aus strategischen oder sonst gesammtstaatlichen Rücksichten erhoben werden; er wird sich um so eher dazu verstehen, wenn die unter dem ersten Absatze besprochene Forderung gesetzlich festgelegt würde.

Die Bestimmung der einer Gegend entsprechenden Kategorie der Bahnanlage wäre Sache einer gemischten Kommission von Interessenten, Fachmännern und Delegirten des Landes, sowie der zur Konzessionsertheilung befugten Behörde. Erst nach Feststellung jener rein ökonomischen Kategorie und nach Voranschlag der bezüglichen Anlagekosten wäre das Projekt an die Militärbehörde zu leiten. Auf diese Weise lässt sich dann eine ziffermässige Grundlage für die Betheiligung des Staates ermitteln.

3. Was den Bau und Betrieb der Kleinbahnen anbelangt, so hat die Erfahrung, insbesondere auch in Preussen, vielfach gelehrt, dass schon mit Rücksicht auf die früher erwähnten hohen Baugewinne bei der z. B. auch in Oesterreich üblichen Art der Finanzirung, die betreffenden Interessentenkreise die Bahnen viel billiger erhalten können, wenn sie den Bau in eigener Regie führen. So hat z. B.*) der Kreis Witkowo in der Provinz Posen ein Kleinbahnnetz von etwa 60 km mit 60 cm Spurweite gebaut. Dabei stellten sich, einschliesslich Grunderwerb, liegendem und rollendem Material, Hochbauten, Fernsprechapparaten, kurz und gut bei vollständiger Fertigstellung der Bahn die Kosten auf 12 000 *M.* für 1 km, während Baugesellschaften in der Nähe für eine Bahn unter den gleichen Verhältnissen 17—20 000 *M.* liquidirten!

*) Eder: „Die Finanzirung der Kleinbahnen in Preussen."

Diese Art zu bauen findet nach den gemachten günstigen Erfahrungen immer mehr Verbreitung.

Für die Leitung des Baues wird ein geeigneter Techniker angestellt, welchem eventuell später als Betriebsleiter eine Anstellung auf Lebenszeit gegeben wird.

Die Ausführung der Erdarbeiten, Bauten usw. usw. wird im Submissionswege vergeben. Zur Durchführung der Verhandlungen mit den kleinen Unternehmungen und der nothwendigen Korrespondenzen wegen Beschaffung des rollenden und liegenden Materiales u. dgl., welche Funktionen in Preussen in ganz entsprechender Weise von den Landräthen ausgeübt werden, wäre es z. B. für Oesterreichische Verhältnisse wohl von Vortheil, wenn Landes-Eisenbahnämter oder wenigstens Büreaus bei den politischen oder noch besser bei den autonomen Landesbehörden errichtet würden, welche diese Arbeiten zu übernehmen hätten.

Hierdurch, dann durch die richtige Wahl des betreffenden Technikers sowie durch richtige Festsetzung des den Verhältnissen entsprechenden Rahmens der ganzen Anlage, sind die denkbar günstigsten Bedingungen für eine möglichst rentable Linie geschaffen.

(Fortsetzung folgt.)

Die Berliner Stadtbahn.

Das im Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene „Archiv für Eisenbahnwesen" bringt in Heft 4 (Juli und August) einen längeren Aufsatz, in dem in 3 Abschnitten die Entwickelung der Berliner Stadtbahn in den Jahren 1892/93 bis 1895/96 nach amtlichen Quellen eingehend beleuchtet wird. Der Aufsatz beschäftigt sich in erster Linie nur mit der Stadtbahn allein, da aber die Stadtbahn in engster Beziehung mit der Ringbahn steht und ausser von den Stadt- auch von den Ringbahn-, Vorort- und Fernzügen mit befahren wird, so musste, um ein erschöpfendes Bild der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der Stadtbahn zu geben, auch der Verkehr der Ringbahn und der über die Stadtbahn sich bewegende Vorort- und Fernverkehr in die Darstellung einbezogen werden.

Der erste Abschnitt behandelt die baulichen Veränderungen. Der seit dem Jahre 1887 in Angriff genommene viergeleisige Ausbau der Ringbahn ist mit Ausnahme der Strecke Rixdorf-Potsdamer Bahnhof vollendet. Die letzte Baustrecke war die von Stralau-Rummelsburg bis Rixdorf und ist viergeleisig am 1. April 1896 in Betrieb genommen worden. Zur Entlastung des Bahnhofes Charlottenburg wurde eine zweigeleisige Personenbahn im Anschluss an die Stadtgeleise nach Grunewald geführt und am 1. Mai 1896 mit dem Haltepunkt Eichkamp in Betrieb genommen. In Verbindung hiermit stand ein Umbau der Geleise und Stellwerke des Bahnhofes Charlottenburg. Geleiskreuzungen in Schienenhöhe wurden hierbei so weit wie irgend thunlich vermieden, wodurch die Betriebssicherheit bedeutend erhöht und die Regelmässigkeit der Zugfolge mehr als bisher gewährleistet ist.

Um die im Interesse des Verkehrs dringend erwünschte Aufeinanderfolge der Stadtbahnzüge in Zwischenräumen von 3 Minuten zu ermöglichen, ist das Blocksystem der Stadtbahn gründlich umgearbeitet und vervollständigt worden. Dabei ist jede Station, d. h. die Strecke zwischen dem Einfahrt- und Ausfahrtsignal, als besondere Blockstrecke gestaltet worden. Diese Neueinrichtung trat am 1. Mai 1896 in vollem Umfange in Betrieb und ermöglichte u. a. die Bewältigung des Verkehrs zur Gewerbeausstellung des Jahres 1896 in Treptow. Auch auf der Ringbahn ist das Blocksystem wesentlich vervollständigt.

Dem zweiten, die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse behandelnden Abschnitte entnehmen wir folgendes:

Die Zahl der Lokomotiven für die Züge des Stadt- und Stadtringverkehrs ist im Rechnungsjahre 1892/93 um 24 vermehrt worden und beträgt im ganzen 110. Sämmtliche Lokomotiven haben Einrichtung zur Heizung der Züge mit Dampf und sind ausser der Handbremse mit der einfachen Luftsaugdampfbremse nach dem System Hardy ausgerüstet. Die Stadtbahnzüge sind aus 9 Wagen und zwar aus 3 Wagen II. und 6 Wagen III. Klasse gebildet. Der Wagenbestand ist der Zugvermehrung entsprechend gewachsen, so dass am Schlusse des Rechnungsjahres 1895/96 vorhanden waren 123 Personenwagen II. und 449 Personenwagen III. Klasse, zusammen 572 Stadtbahnwagen.

Am 1. April 1896 verkehrten auf den Ferngeleisen wochentäglich 168 regelmässige Züge, sonntäglich ausserdem bis 20 Sonderzüge, zusammen 188 Züge (dies ergibt gegen das Jahr 1892, in dem nur 182 regelmässige Züge verkehrten, eine Vermehrung um 6 Züge); auf den Stadtbahngeleisen wochentäglich 470 regelmässige und 37 Sonderzüge, zusammen 507 Züge, sonntäglich 455 regelmässige und 142 Sonderzüge, zusammen 597 Züge. Gegen das Jahr 1892 ergibt dies eine Vermehrung um 169 und 221 Züge, d. h. um 50 und 59 %.

Die Leistungen der Stadtbahnlokomotiven sind von 4 117 126 Lokomotivkm im Jahre 1892/93 auf 4 965 381 Lokomotivkilometer im Jahre 1895/96 und die Anzahl der geleisteten Achskilometer von 64 808 180 im Jahre 1892/93 auf 73 491 216 im Jahre 1895/96 gestiegen. Da im Jahre 1885/86 1 879 930 Lokomotivkilometer und 19 411 816 Achskm geleistet worden sind, so beträgt die Vermehrung innerhalb 10 Jahren 3 085 451 Lokomotivkilometer oder 164 % und 54 080 030 Achskm oder 279 %.

Die Einnahme der Stadtbahn (Strecke Schlesischer Bahnhof-Westend) aus dem Stadt-, Vorort- und Fernverkehr einschliesslich des Gepäckverkehrs betrugen seit der Eröffnung in der Zeit vom 7. Februar bis 31. März 1882 277 948 *M.*; ferner vom 1. April bis 31. März:

1882/83	1 996 533 *M.*	1889/90	4 053 059 *M.*
1883/84	2 376 929 „	1890/91	4 347 225 „
1884/85	2 379 265 „	1891/92	4 644 331 „
1885/86	2 600 076 „	1892/93	4 929 477 „
1886/87	3 013 285 „	1893/94	5 311 630 „
1887/88	3 118 599 „	1894/95	5 717 281 „
1888/89	3 449 490 „	1895/96	6 699 529 „

In den ersten beiden Monaten nach der Eröffnung betrug hiernach die tägliche Einnahme durchschnittlich 5 244 *M.*, dagegen im Jahre 1895/96 18 305 *M.*, mithin mehr 13 061 *M.* = 249 %; die Einnahme für das Jahr 1895/96 war gegen das erste volle Betriebsjahr 1882/83 um 4 702 996 *M.* = 236 % höher.

Von den in jedem der 3 letzten Jahre insgesammt im Stadt- und Ringbahnverkehre zur Ausgabe gelangten Fahr-

karten sind ausschliesslich auf Stadtbahnstationen ausgegeben worden:

	von insgesammt			
1893/94 . . .	39 073 318 Fahrkarten	= 26 891 461	= 68,8 %
1894/95 . . .	41 194 856 „	= 28 218 809	= 68,5 „
1895/96 . . .	45 317 781 „	= 30 605 136	= 67,5 „
gegen 1885/86	12 144 423 „	= 9 657 606	= 79,5 „
1895/96 mehr.	33 173 358 Fahrkarten	= 20 947 530	= 63,1 %

Von den auf den Stadtbahnstationen gelösten Fahrkarten sind verausgabt worden auf:

Station	1895/96	1885/86	+ 1895/96
Schlesischer Bahnhof	3 006 913	1 048 730	1 958 183
Jannowitzbrücke	2 269 314	644 571	1 624 743
Alexanderplatz	3 458 498	1 696 268	1 762 230
Börse	2 969 774	810 663	2 159 111
Friedrichstrasse	4 963 817	2 259 339	2 704 478
Lehrter Bahnhof	2 306 472	937 750	1 368 722
Bellevue	3 144 351	514 275	2 630 076
Thiergarten	1 544 984	897 071	647 913
Zoologischer Garten	3 564 737	321 762	3 242 975
Charlottenburg	2 214 410	126 091	2 088 319
Westend	1 161 866	401 086	760 780
zusammen	30 605 136	9 657 606	20 947 530

Am Schlusse des Jahres 1895/96 waren von den verfügbaren 477 Stadtbahnbogen 82 % vermiethet, 18 % unvermiethet. Geht man von der Gesammtbogenzahl (597) aus, so stellen sich diese Prozentsätze auf 66 und 34 %.

Die Zahl der vom Eisenbahnfiskus dauernd finanziell nicht zu verwerthenden Stadtbahnbogenräume beträgt 105, welche theils den Eigenthümern der anliegenden Grundstücke dauernd unentgeltlich überlassen, theils im Besitze des Stromfiskus, des Steuerfiskus oder der Thiergartenverwaltung sind, so dass die Eisenbahn Miethe aus ihnen nicht ziehen kann.

Der Ertrag aus der Vermiethung der Bogen und dem Pachtzinse der Grundstücke ist in den letzten 10 Jahren von 288 315 ℳ. auf 682 004 ℳ., somit um 393 689 ℳ. = 137 % gestiegen. Diese Ertragssteigerung beruht wesentlich darauf, dass eine grosse Anzahl Bogen infolge Anlage öffentlicher Strassen sowie durch Herstellung eisenbahnfiskalischer Zufahrtswege dem allgemeinen Verkehr zugänglich gemacht worden ist.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zu dem **Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen** ist der III. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Aenderung von Stationsnamen. K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Sigmundsherberg-Horn-Hadersdorf (L. B.) gelegenen Station „Gars“ wird vom 1. August d. J. an in „Gars-Thunau“ abgeändert.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Die Haltestellen Berneuchen und Friedrichsthal i. Pm. werden vom 1. August d. J. ab auch für den Stückgutverkehr und zwar letztere für den Stückgutverkehr der Zuckerfabrik Friedrichsthal eingerichtet.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2814 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, Begleitschreiben zum Protokoll der am 24./26. Juni d. J. in Bukarest abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 19. d. Mts.). (Die nächste Ausschusssitzung soll am 21. Oktober d. J. in Freiburg i. Br. stattfinden).

Nr. 2819 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zu dem Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 16. und 17. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Eröffnungsfeier der Müngstener Thalbrücke.

Die Müngstener Thalbrücke, über deren Bau wir in den Nrn. 85 und 87 Jahrg. 1896 d. Ztg. eingehend berichtet haben, ist am 15. d. Mts. dem Verkehre übergeben worden. Der Festakt auf der Brücke nahm einen erhebenden Verlauf. Die Feier begann mit einer Rede des Oberbürgermeisters von Bohlen aus Remscheid, der Seine Königliche Hoheit den Prinzen Friedrich Leopold, als Vertreter Seiner Majestät des Kaisers, begrüsste und allen dankte, die sich um die Erbauung der Bahnlinie Solingen-Süd-Remscheid verdient gemacht haben. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen vollzog alsdann die Weihe der Brücke mit folgender Rede:

In Gegenwart Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Friedrich Leopold, des Erlauchten Vertreters unseres Allergnädigsten Kaisers und Königs, sind wir hier in feierlicher Stunde versammelt, um ein Bauwerk seiner segenbringenden Bestimmung entgegenzuführen, welches als hochragendes Monument Deutscher Ingenieurkunst und Deutschen Arbeitsfleisses einzig in seiner Art dasteht. Mit gerechtem Stolz können wir alle auf dieses Werk sehen und besonders diejenigen Männer, die dieses Riesenwerk geschaffen, die den Plan dieses Verkehrsweges ersonnen und ihm die vollendete, kühne Gestalt gegeben haben, und die in der Werkstätte und auf der Baustelle an seiner Ausführung betheiligt gewesen sind. Die höchste Anerkennung mögen Sie und das Bergische Land und besonders die beiden Städte darin finden, dass Seine Majestät der Kaiser Allergnädigst geruht haben, dem Bauwerk, dessen Bogen am 22. März d. J. geschlossen worden sind, an dem Tage, an dem ganz Deutschland das weihevolle Andenken an seinen grossen Kaiser feierte, den Namen „Kaiser Wilhelmbrücke“ zu geben. Weithin leuchtet dieser Name vom Scheitel der Brücke über Berg und Thal. So Gott will, wird das Bauwerk zum Segen gereichen dem Lande ringsum unter dem mächtigen Schutz und Schirm des weisen und gerechten Regiments des Hohenzollernhauses. Gottesfurcht, Königstreue und Vaterlandsliebe, unermüdliche Arbeitskraft und Schaffensfreudigkeit sind die Zierden der Städte und der Höhen des Bergischen Landes immer gewesen. Möge es für alle Zukunft so sein, dann wird bei diesem neuen Verkehrswege Gottes Segen nicht ausbleiben. In diesem Sinne gestatten mir Eure Königliche Hoheit und alle Festgenossen, an Sie die Bitte zu richten, sich in dem Rufe zu vereinigen: „Das Bergische Land, dieses Juwel in der Krone Preussens, lebe hoch!“

Nachdem hierauf die Solinger Gesangvereine mehrere Bergische Volkslieder vorgetragen hatten, wurde die Kaiser Wilhelmbrücke dem Verkehre übergeben.

Der „Berl. Act.“ widmet der Entstehungsgeschichte der neuen Brücke folgende Betrachtung, indem er zugleich zwischen dieser und den höchsten Eisenbahnbrücken der Welt einen Vergleich zieht: Die beiden Schwesterstädte Remscheid und Solingen liegen auf den Höhen des rechtsrheinischen Gebirgszuges nur etwa 8 km in der Luftlinie von einander entfernt; die beiden, durch zahlreiche gemeinsame Interessen eng verbundenen Industriemittelpunkte waren aber bisher durch das steil und tief in das Plateau eingeschluchtete Thal der Wupper von einander geschieden. Zwar hat der kürzeste befestigte Landweg zwischen beiden Städten nur die Länge von gegen 11 km, aber im Zeitalter des Dampfes und der Elektrizität kann eine bergab, bergauf führende Strassenverbindung nicht mehr genügen. Als Ende der sechziger Jahre Remscheid und Solingen an das grosse Eisenbahnnetz angeschlossen wurden, erhielten sie wohl auch eine Eisenbahnverbindung, aber nur eine mittelbare, von ersterer Stadt aus auf der Strecke über Rittershausen, von letzterer über Ohligs. Allein nur in weitem, 44 km langem Bogen trafen diese Strecken aufeinander. Trotz der eifrigen Bestrebungen der beiden aufblühenden Städte, deren Bevölkerungszahl sich seit 1870 bereits mehr als verdoppelt und bei der letzten Zählung für Remscheid 48 000, für Solingen 41 000 Köpfe ergeben hat, wollte es ihnen nicht gelingen, eine direkte Eisenbahnverbindung zu erlangen. Die Technik schien lange vor der Schwierigkeit der Aufgaben zurückzuschrecken, welche ihr aus dem Bau einer solchen Verbindung erwuchs, und die ja in nichts Anderem als in einer Ueberbrückung des Wupperthales bestehen konnte, und schliesslich bildete lange noch der Kostenpunkt ein Hemmniss der Ausführung. Endlich wurde auch dieses beseitigt, indem der Landtag nach einem Projekt, das die Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld aufstellte, im Jahre 1890 die Geldmittel bewilligte. Nun ist das Werk vollendet, und die beiden Städte sehen sich durch eine nur 10,7 km lange Eisenbahnstrecke verbunden; ihre Entfernung von einander ist damit auf einige Minuten Fahrzeit zusammengeschrumpft. Zwar wird dieser Vortheil in nächster Zeit nur den beiden Städten selbst zu Gute kommen, doch in unserer rasch lebenden Zeit, in der der Verkehr, sobald ihm erst einmal ein Weg eröffnet ist, in rasch ansteigenden Progressionen anzuwachsen pflegt, wird es wohl nicht lange währen, bis die Strecke Remscheid-Solingen Glied eines direkten Verkehrs vom Sauerland zum Rhein bei Düsseldorf wird. Es ist daher bei dem Bau der Brücken, Ueberführungen, Tunnels auf der Strecke Rücksicht darauf genommen, dass der Anlage eines zweiten Geleises keine grösseren Schwierigkeiten mehr entgegenstehen und der Verkehr leicht zum Vollbetrieb ausgestaltet werden kann. Die Kosten der Bahnlinie betragen, abgesehen vom Grunderwerb, der den beiden interessirten Städten zur Last fiel, rund 5 650 000 ℳ.; davon entfällt nahezu die Hälfte — 2 750 000 ℳ. — auf den Bau der Wupper-

thal-Brücke. Schon diese Summe zeigt, welch' gewaltiges Werk die Kunst des Ingenieurs hier geschaffen.

Die Schwierigkeiten des Geländes, die durch die Brücke zu überwinden waren, sprechen sich in folgenden 3 Höhenangaben aus: es beträgt die Höhe des Bahnhofes Solingen 203 m, des Wasserspiegels der Wupper 99 m, des Bahnhofes Remscheid 303 m. Um einen Ausgleich für diese auf eine so geringe horizontale Entfernung sich zusammendrängenden Höhenunterschiede zu finden, entschloss man sich, eine eiserne Brücke in einer Höhe von 106,83 m über dem Mittelwasser der Wupper über das Thal zu führen, wodurch es möglich wurde, die Bahn auf der Remscheider Seite in Steigungen, die ein voller Betrieb eben noch zulässt (1 : 60), ohne allzu bedeutende Umwege dem Endpunkte zuzuleiten. Welch grossartige Aufgabe der Deutsche Brückenbauer durch Ausführung dieses Projektes glücklich löste, ergibt ein Vergleich mit anderen Brückenbauten, die als kühne und meisterhafte Leistungen Amerikanischen Unternehmungsgeistes bekannt sind und gepriesen werden. So erheben sich die Pfeiler der Eriebahnbrücke über die Kinzuaschlucht bei Bradford zu 91,4 m Höhe, der Pekosviadukt der Süd-Pacificbahn überschreitet 98,5 m über dem Flusse die Schlucht und der Loaviadukt in Bolivien übersetzt den Fluss in der als „schwindelnd" bezeichneten Höhe von 100,1 m. Die Höhe der Brücke bei Müngsten überragt somit um ein Beträchtliches noch die dieser 3 uns als bisher höchste bekannten Brückenbauten. Um die Vorstellung von ihrer Höhe noch lebhafter zu gestalten, sei erwähnt, dass die weltbekannte Brücke zwischen Newyork und Brooklyn über den East-River 41,2 m, unsere herrliche Brücke bei Grünthal über dem Kaiser Wilhelmkanal 42 m über dem Hochwasserspiegel liegt und dass sie mit dieser Höhenlage den höchstbemasteten Schiffen die Durchfahrt gewähren. Die neue Brücke überschreitet in einer Länge von 465 m mit 7 Oeffnungen das Wupperthal. Ihre Mittelöffnung überspannt mit einem gewaltigen Bogen von 170 m Weite — damit stark die Dourobrücke bei Oporto übertreffend — die Thalsohle; an sie schliessen sich, an den felsigen Thalwänden emporsteigend, je 3 Oeffnungen an, die von den sogen. Gerüstbalken gebildet werden. Das Gesammtgewicht der für den gewaltigen Bau erforderten Eisenmasse beträgt rund 5 100 t, d. h. 5 100 000 kg.

Unfälle im Monat Mai d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat Mai d. J. vorgekommenen Betriebsunfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 12 Entgleisungen auf freier Bahn, 22 Entgleisungen in Stationen, 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 12 Zusammenstösse in Stationen und 132 sonstige Betriebsunfälle, zusammen 180 Betriebsunfälle.

Die Betriebslänge betrug 39 572 km, an Zugkilometern wurden geleistet 28 571 310, so dass je ein Unfall auf 220 km Betriebslänge oder auf 158 730 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden von den beförderten Reisenden 16 getödtet und 78 verletzt, von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst 19 getödtet und 78 verletzt, von Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamten usw. im Dienst 1 getödtet und 4 verletzt, von fremden Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder, 9 getödtet und 7 verletzt, zusammen 45 Personen getödtet und 167 Personen verletzt.

Berliner Stadt- und Ringbahn: Einführung von Wagen III. Klasse für Nichtraucher.

In den Zügen der Stadt- und Ringbahn soll in Zukunft regelmässig je ein Wagen III. Klasse für Nichtraucher unmittelbar vor und hinter den Wagen II. Klasse laufen. Die Ausrüstung der erforderlichen Anzahl Wagen mit entsprechenden Schildern wird alsbald erfolgen. Es werden an den Dachkanten der betreffenden Wagen zu beiden Seiten der Nummerschilder zwei die Aufschrift „Nichtraucher" tragende Schilder angebracht; ausserdem werden die Abtheilthüren auf der Innenseite unterhalb der Thürfenster mit der Aufschrift „Rauchen verboten" versehen. Die Einstellung dieser Nichtraucherwagen in die Züge wird nach und nach erfolgen, je nachdem die Wagen mit den entsprechenden Aufschriften versehen sind.

Ausser den zum regelmässigen Laufe an den Wochentagen erforderlichen Wagen wird noch eine entsprechende Anzahl Reservewagen entsprechend beschildert. Sobald an Sonntagen wie überhaupt zu Zeiten starken Verkehrs auch diese Reservewagen in Betrieb gestellt werden müssen, wird in die Züge, soweit der Reservebestand reicht, noch ein dritter Wagen für Nichtraucher eingestellt werden, der unmittelbar neben einem anderen Nichtraucherwagen laufen wird.

Betriebseröffnungen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die in Wingen an die Linie Obermodern-Saargemünd anschliessende 12,046 km lange vollspurige Bahnstrecke Wingen-Münzthal mit den Stationen Rosteig (ab Wingen 2,965 km), Sucht (7,164 km), Meisenthal (8,361 km) und Münzthal-St. Louis (12,046 km) ist am 21. d. Mts. für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die Haltepunkte Rosteig und Sucht dienen nur dem Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehre, die Haltestelle Meisenthal dem Personen-, Gepäck- und vollen Güterverkehre und die Station Münzthal-St. Louis dem Personen-, Gepäck-, Express- und Stückgutverkehre.

Der kleinste Bogenhalbmesser der neuen Strecke, welche der Betriebsdirektion Saargemünd unterstellt ist, beträgt **300 m**, die grösste Neigung 1 : 60, der grösste zulässige Radstand **6,0 m** und der grösste zulässige Raddruck 7 000 kg; bei der Beladung offener Wagen hat das Lademaass I Anwendung zu finden.

Crefelder Eisenbahn.

Für das Geschäftsjahr 1896/97 werden die Roheinnahmen mit 456 358 *M.* (1895/96 451 002 *M.*) ausgewiesen, während die Ausgaben 307 622 (301 055) *M.* erforderten. Nach Absetzung von 3 120 (3 000) *M.* für Tilgung der Anleihe ergibt sich ein Ueberschuss von 144 840 (144 990) *M.* Die Zahlung von 4⁴/₅ % Dividende (wie im Vorjahre) erfordert 72 000 *M.*, wonach 1 507 (1 840) *M.* zum Vortrag auf die nächstjährige Rechnung verbleiben. Es betrug der Bestand des Erneuerungsfonds 43 159 (65 276) *M.*, des Bilanzreservefonds 37 806 (34 206) *M.* und des Spezialreservefonds 31 538 (27 865) *M.*

Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1896/97 insgesammt 192 307 Personen (gegen 186 664 Personen im Vorjahre) und 123 611 (107 629) t Güter befördert. Vereinnahmt wurden im Personen- und Gepäckverkehr 90 468 (81 235) *M.*, im Güterverkehr 187 742 (172 553) *M.* und zuzüglich der Einnahmen aus sonstigen Quellen und des Vortrages überhaupt 292 615 (264 857) *M.* Die Ausgaben erforderten 185 197 (172 951) *M.* oder rund 60 % der Einnahmen. Von dem Ueberschuss in Höhe von 98 830 (91 000) *M.* erhalten die Aktien Littr. A eine Dividende von 4,5 % (wie im Vorjahr) und die Aktien Littr. B eine Dividende von 2 (1,5) %.

Ostdeutsche Kleinbahn-Gesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht sind in 1896 umfangreichere Bauausführungen nicht in Angriff genommen worden; es ist vielmehr nur das bestehende Bahnnetz der Bromberger Kreisbahnen durch den Ausbau der Strecke Gondes bis zur Schwetzer Kreisgrenze bei Koselitz vervollständigt worden, nachdem die Schwierigkeiten der Erwerbung des Grund und Bodens durch Wahl einer anderen Linienführung beseitigt waren. Mit Vollendung dieser Reststrecke der Bromberger Kreisbahnen ist der mit dem Kreise abgeschlossene Vertrag erfüllt. Die Bahnen haben eine Gesammtlänge von 90,56 km und erforderten ein Anlagekapital von 1 821 000 *M.*

Zwecks Ausbaues und Hebung des Verkehrs der Bromberger Kreisbahnen ist von der Hauptfirma der Gesellschaft Lenz & Co. der Bau der Anschlussstrecke von Bachwitz nach Lindenwald für eigene Kosten übernommen worden und die Weiterführung dieser Linie bis Sossnow an die Flatower Kreisgrenze ins Auge gefasst; desgleichen hat der Kreistag des Landkreises Bromberg beschlossen, durch den Bau einer Linie von Mühlthal nach Maximilianowo die jetzt isolirt liegende Strecke Maximilianowo-Gondes-Koselitz an das vorhandene Netz anzuschliessen und die Güter jener Strecke auf eigenen Linien bis Bromberg bezw. Nakel zu befördern; die einleitenden Schritte zur Erlangung der Bauerlaubniss sind bereits erfolgt. Der ebenfalls von demselben Kreistage beschlossene Weiterbau der Bromberger Kreisbahnen von Wierzchucin nach der Flotower Kreisgrenze wird voraussichtlich infolge des projektirten Weiterbaues von Lindenwald nach Sossnow unterbleiben. Der Verkehr auf den Bromberger Kreisbahnen hat sich gleichmässig entwickelt und konnte die Gesellschaft dem Kreise nach Abzug aller Unkosten 12 434 *M.* zur Verzinsung des Anlagekapitals zur Verfügung stellen.

Der Bau der Wirsitzer Kreisbahnen ist vollendet. Die Kosten hierfür sind dem Anlagekapital zugeschlagen worden und werden daher ebenfalls 3,5 % Obligationen ausgegeben. Der Verkehr auf den Wirsitzer Kreisbahnen zeigt eine Steigerung; die Gesellschaft konnte 27 782 *M.* zur Verzinsung des Anlagekapitals verwenden.

Einen erfreulichen Ausblick auf die Zukunft gewähren die in den östlichen Provinzen eingeleiteten Verhandlungen bezüglich Herstellung von Kleinbahnen. Es sind in 17 Kreisen Vorarbeiten theils fertig, theils in der Ausführung begriffen. In den Kreisen Briesen i. Westpr., Wehlau und Königsberg i. Pr. sind die Arbeiten soweit gediehen, dass der Abschluss eines Bau- und Betriebsvertrages unmittelbar bevorsteht, desgleichen sind auch zwei auf Grund der Landgemeindeordnung gebildete Zweckverbände Tapiau-Goldbach-Kl.-Scharlack und Tapiau-Friedland mit der Ostdeutschen Kleinbahn-Gesellschaft Ver-

pflichtungen eingegangen, welche der Gesellschaft die geplanten Kleinbahnbauten sichern.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst in diesem Jahre mit einem Ueberschuss von 30 033 *M.* ab. Die Verwaltung schlägt vor, von diesem Betrage die gesetzmässige Rücklage in den Reservefonds zu machen und 28 483 *M.* auf neue Rechnung vorzutragen.

Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.

Nach der jetzt erfolgten Eintragung in das Handelsregister beträgt das Grundkapital der Gesellschaft 12 500 000 *M.* Gründer sind: die Firma Siemens & Halske, Aktiengesellschaft zu Berlin, die Aktiengesellschaft Deutsche Bank zu Berlin, Prokurist Elkan Heinemann zu Berlin, Assessor a. D. Dr. jur. Adolf Endemann, Bergassessor a. D. Rob. van Gember zu Berlin. Vorstand ist der Regierungsbaumeister Paul Wittig zu Berlin.

Ueber Staatsbeihilfen für Kleinbahnen.

Der Kreis Friedeberg N/M., dem eine Staatsbeihilfe zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn vom Bahnhof Friedeberg nach der Stadt gleichen Namens in Form einer Betheiligung an dem Unternehmen mit einem Viertel des Anlagekapitals ohne Grunderwerb — unter Einräumung eines Vorzugsrechts des Kreises an dem Reingewinn — endgültig bewilligt ist, hat sich entschlossen, um eine zweimalige Kreuzung der Chaussee Bahnhof/Stadt Friedeberg bei dem voraussichtlichen Weiterbau der Kleinbahn nach Alt-Libbehne zu vermeiden, deren Richtungslinie etwas zu verändern. Dadurch wird eine Verlängerung der Kleinbahn von 5,967 km auf 6,967 km und eine Erhöhung der anschlagsmässigen Kosten von 285 000 *M.* auf 350 000 *M.* (ohne Grunderwerb) bedingt. Mit Rücksicht hierauf hat sich der Staat ebenso wie die Provinz Brandenburg bereit erklärt, die endgültige Bewilligung der Beihilfe auch für den Fall der Ausführung der Kleinbahn in einer gegen die ursprüngliche veränderten Richtungslinie und mit einem höheren als dem früher ermittelten Kostenbetrage aufrecht zu erhalten.

Infolge Gründung einer Zuckerfabrik in Jarmen hat die Kleinbahngesellschaft Greifswald-Jarmen die Erweiterung ihres bisherigen Unternehmens durch Erbauung eines Anschlussgeleises an die Peene in Jarmen und Vermehrung der Lokomotiven und Güterwagen beschlossen. Da die Bestreitung der hierfür aufzuwendenden Kosten von 125 000 *M.* der Gesellschaft nicht zur Verfügung stehen, so hat der Staat ihr eine weitere Beihilfe in Höhe dieses Betrages als Darlehn zu $3^1/_8$ % Zinsen und 0,5 % jährlicher Tilgung, unter Zuwachs der Zinsen von den getilgten Darlehensbeträgen, unter der Bedingung bewilligt, dass das Darlehn auf Grund des Gesetzes vom 19. August 1895, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben, als erststellige Hypothek an der aus der Kleinbahn Greifswald-Jarmen mit Abzweigungen zu bildenden Bahneinheit in das Bahngrundbuch einzutragen und beiderseits mit einer Frist von 6 Monaten, seitens des Staates aber nur in dem Falle zur Rückzahlung kündbar ist, dass die Bahn veräussert wird oder die Zahlung der Zinsen und Tilgungsbeträge nicht pünktlich erfolgt.

Der Kreis Rendsburg, der von dem Bau des Kaiser Wilhelmkanals für die Stadt Rendsburg eine Beeinträchtigung ihres Verkehrs mit dem südlich gelegenen Landstrich besorgt, beabsichtigt, zur Abwehr eines solchen Nachtheils und besseren Nutzbarmachung des Rendsburger Hafens eine Kleinbahn von Rendsburg nach Hohenwestedt zu bauen und zu betreiben. Für dies Unternehmen haben von den Zunächstbetheiligten die Gemeinden Hohenwestedt, Nindorf, Luhnstedt und Stafstedt ausser einem Fünftel der für Grunderwerb innerhalb ihrer Bezirke aufzuwendenden Kosten die Leistung eines Kostenbeitrages von 110 000 *M.* übernommen. Von der Stadt Rendsburg wird zunächst die unentgeltliche Bereitstellung des innerhalb ihres Bezirks erforderlichen Grund und Bodens erwartet, von den übrigen betheiligten Gemeinden und Gütern das Gleiche als Mindestmaass ihrer Leistung. Die Provinz Schleswig-Holstein hat eine Beihilfe à fonds perdu von einem Achtel des thatsächlich aufgewendeten Kostenbetrages ohne Grunderwerb bewilligt, der Staat eine Beihilfe in Form einer Betheiligung mit 450 000 *M.* unter der Bedingung in Aussicht gestellt, dass der Reingewinn des Unternehmens zwischen dem Kreise und dem Staate nach Verhältniss ihrer Antheile an dem Baukapital (ohne Grunderwerb) mit der Maassgabe vertheilt wird, dass dabei die à fonds perdu gewährten Summen unberücksichtigt bleiben, und dass ferner dem Staate eine angemessene Einwirkung auf den Bau und Betrieb der Bahn sowie eine Kontrole der Rechnungsführung eingeräumt wird. Die Kleinbahn, deren planmässige Länge 33,7 km beträgt, soll eine Spurweite von 1 m erhalten und mit Lokomotiven für Personen- und Güterverkehr betrieben werden. Die Kosten sind ohne Grunderwerb anschlagsmässig auf 938 000 *M.* ermittelt.

Kleinbahnprojekte.

Der Kreis Wreschen plant an Stelle der früher in Aussicht genommenen Kleinbahn Zieliniec-Parusewo den Bau einer Kleinbahn von Zydowo nach Gorazdowo.

Die Norddeutsche Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft zu Altona beabsichtigt, eine mit Gasmotoren zu betreibende schmalspurige Kleinbahn von Paderborn nach Neuhaus i/W. zu bauen.

Die Firma Lenz & Co. in Stettin plant den Bau einer schmalspurigen Kleinbahn von Gammertingen durch das obere Laucherthal über Mägerkingen und Stätten u. H. nach Melchingen zum Anschluss an eine Eisenbahn nach Reutlingen.

Ein Komitee in Aschersleben plant den Bau einer schmalspurigen, mit Lokomotiven zu betreibenden Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Aschersleben nach Harzgerode mit Abzweigung von Aschersleben nach Winningen und Heranführung an den Bahnhof Aschersleben der Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahngesellschaft.

Eine Fachausstellung des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen

findet vom 5.—9. August auf Bahnhof Falkenried in Hamburg statt. Die Ausstellung soll umfassen: 1. Geleisbau (Schienen, Weichen, Kreuzungen usw.); 2 Motorwagen (Untergestelle, Achsen, Räder, Bremsen usw.); 3. elektrische Ausrüstung der Wagen (Motoren, Widerstände, Regulatoren, Beleuchtungsgegenstände usw.); 4. Streckenausrüstung für elektrischen Betrieb; 5. elektrische Messapparate für Strassenbahnzwecke; 6. Litteratur, Zeichnungen und Modelle, die angeführten Abtheilungen betreffend.

Brandversicherungsverein Preussischer Staatseisenbahn-Beamten.

Um auch den wirthschaftlich schwächeren Bediensteten der Staatseisenbahn-Verwaltung die Vortheile einer billigeren Brandversicherung zuzuwenden, ist durch Beschluss der Generalversammlung des Brandversicherungsvereins Preussischer Staatseisenbahn-Beamten vom 29. Mai d. J. den ständigen Hilfsbeamten im unteren Dienste die Beitrittsberechtigung zum Brandversicherungsverein beigelegt worden. Als ständige Hilfsbeamte gelten bei den Preussischen Staatseisenbahnen die von den Inspektionen nach § 29 z der Anweisung zur Behandlung der Personalangelegenheiten in den vierteljährlichen Nachweisungen als ständige Hilfsbedienstete angemeldeten Personen, ferner die bei den Direktionen beschäftigten Hilfsbüreau- und Hilfskassendiener sowie endlich die Rottenführer, sofern sie in den Stellenanwärterlisten geführt werden. Die nur aushilfsweise beschäftigten Hilfsbediensteten und die Arbeiter sind bis auf weiteres von der Aufnahme ausgeschlossen.

Elektrizitäts-Aktiengesellschaft, vormals Schuckert & Co., Nürnberg.

Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1896/97 hat ungeachtet der fortgesetzt gesteigerten Fabrikationsthätigkeit und des erhöhten Umsatzes der Geschäftsgewinn, der im Vorjahr von 2 961 479 *M.* auf 5 212 193 *M.* gestiegen war, diese Höhe nicht ganz erreichen können, wenngleich er mit 5 001 615 *M.* auch diesmal ganz ansehnlich ist. Die Verwaltungskosten sind von 990 975 *M.* auf 1 223 181 *M.* gestiegen; dagegen waren für Zinsen nur 113 686 *M.* aufzuwenden (gegen 386 772 *M.* im Vorjahr). Zu Abschreibungen wurden 718 694 (754 765) *M.* verwendet; ausserdem wurden die Kosten der Betheiligung an der Nürnberger Ausstellung mit 161 059 *M.* vollständig abgeschrieben. Danach ergibt sich ein Reingewinn von 2 811 940 (3 100 513) *M.*, einschliesslich des Gewinnvortrages von 662 489 (344 321) *M.* sind 3 474 429 (3 444 834) *M.* verfügbar. Die nach dem Beschlusse der Generalversammlung stattfindende Vertheilung von 14 % Dividende (wie im Vorjahre) erfordert 2 520 000 (1 680 000) *M.*; zur Zahlung persönlicher Gewinnantheile werden 536 059 (727 318) *M.* und zu Gratifikationen 175 000 (160 000) *M.* verwendet, wobei sich der Gewinnvortrag von 662 489 *M.* auf 243 369 *M.* vermindert. An der Dividende nimmt ein Aktienkapital von 18 Millionen Mark (gegen 12 Millionen Mark im Vorjahre) theil. Die inzwischen neu ausgegebenen 4,5 Millionen Mark sind erst ab 1. April d. J. dividendenberechtigt.

Strassenbahnen.

Grosse Casseler Strassenbahn. Kürzlich hat sich in Cassel eine neue Aktiengesellschaft unter der Firma „Grosse Casseler Strassenbahn" mit einem bereits voll eingezahlten Aktienkapital von 3 Millionen Mark gebildet.

Aus Frankreich.

Der Streit des Vardepartements mit der Südfrankreichbahn.

Der Generalrath des Vardepartements hatte sich — wie wir dem „Journal des transports“ entnehmen — in dem Wunsche, das Departement mit einem Eisenbahnnetze auszustatten, s. Zt. an einen Unternehmer gewandt und mit ihm einen zweiseitigen Vertrag abgeschlossen. Dieser Vertrag bedingte für den Konzessionsinhaber die Verpflichtung, eine Aktiengesellschaft zu bilden, sowie den Bau der Bahn unter bestimmten Zeit- und Geldbedingungen und darauf den Betrieb gemäss einem Bedingnissheft zu sichern; derselbe Vertrag umfasste für das Departement die Verpflichtung, alljährlich eine Summe zu zahlen, welche die Zinsen des Anlagekapitals zu einem gegebenen Zinssatze nach Abzug der Betriebseinnahmen darstellt. Der Konzessionsinhaber hat die ihm obliegenden Pflichten erfüllt. Eine Aktiengesellschaft, die Compagnie des chemins de fer du Sud de la France wurde gebildet; diese Gesellschaft brachte kraft der ihr übertragenen Departementsgewähr die Kapitalien auf, baute die Bahn, liess die Bauten von den zuständigen Behörden abnehmen und setzte dann die vollendete Bahn in Betrieb. Alsdann wandte sie sich an das Departement, legte die geprüften und von allen Ausschüssen genehmigten Rechnungen vor und verlangte Auszahlung der Zinsengewähr. Nun erklärt das Departement, dass es nichts zahlen will. Es bestreitet nicht den Betrag der von ihm verlangten Summen, es erhebt keine Einwendungen gegen die Art der Rechnungsaufstellung. Nein, es weist den Grundsatz der Schuld selbst zurück, das Wesen des Vertrages, die ihm obliegende Verpflichtung, seine Unterschrift einzulösen, die Summen, die es auf Grund der Zinsengewähr schuldet, zu bezahlen — das alles unter dem Vorwande, dass das Mitglied des Generalrathes Magnier, der seitdem wegen Erpressung verurtheilt worden ist, Berichterstatter im Generalrath über den Vertragsentwurf mit dem ursprünglichen Konzessionsinhaber war.

Die „Revue économique et financière“ bemerkt dazu: Die zu entscheidende Frage ist ganz einfach. Kann ein Departement, nachdem es ausdrückliche Verpflichtungen übernommen hat, sich nach geschehener That diesen zu entziehen suchen unter dem Vorwand, dass eins der Mitglieder seines Generalrathes bei der Verhandlung eine angreifbare Rolle gespielt hat? Wenn ein solcher Grundsatz zulässig wäre und Dritten entgegengestellt werden könnte, so gäbe es keinen Vertrag mit einem Departement, der nicht von der Ungültigkeitserklärung bedroht wäre.

Die Verstaatlichung der Nebenbahnen im Jahre 1878.

Verschiedene Inhaber von Schuldverschreibungen der 1878 verstaatlichten Nebenbahnen haben eine Bittschrift an die Kammer gerichtet des Inhalts, dass über den Gegenstand eine Untersuchung eingeleitet werde; sie beschweren sich besonders darüber, vom Staate ungerecht und gesetzwidrig beraubt worden zu sein. Im Jahre 1877 theilte der Minister der öffentlichen Arbeiten verschiedenen Nebenbahngesellschaften mit, dass der Staat die Absicht habe, ihre Bahnen anzukaufen. Es wurden alsdann Verträge abgeschlossen zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und den Eisenbahngesellschaften der Charente, der Vendée, Bressuire-Poitiers, Saint Nazaire-le Croisic, Orleans-Châlons, Clermont-Tulle, Orléans-Rouen, Poitiers-Saumur, Maine et Loire-Nantes sowie der Nanter Bahnen. Diese Verträge regelten die Verstaatlichungsbedingungen, und am 18. Mai 1878 wurde von den Kammern das Gesetz angenommen, das verschiedene Lokalbahnen in das Netz von allgemeinem Interesse einverleibte und die mit den verstaatlichten Bahnen abgeschlossenen Verträge genehmigte.

Der Bittschriftenausschuss bemerkt in seinem Bericht unter anderem folgendes: Wenn man das Verfahren sorgfältig prüft, so muss man überrascht feststellen, dass die Bittsteller einiges Recht haben zu sagen, dass es Ungesetzlichkeiten gegeben hat oder wenigstens Irrthümer, die ihren Interessen nachtheilig waren. Demnach hat der Ausschuss den Wunsch ausgesprochen, dass die Regierung die Frage von neuem prüfe und die Kammern damit befasse.

Verlegung des Orléansbahnhofes nach dem Orsaykai.

Der Haushaltsausschuss hat am 22. Mai d. J. seinen Bericht über die Veräusserung verschiedener zum Bau eines neuen Bahnhofes erforderlicher Staatsgrundstücke (Rechnungshof und Kaserne des Orsaykai) an die Orleansbahn der Kammer vorgelegt. Die Veräusserung erfolgt gegen einen Preis von 10 500 000 Francs, also, da die Gesammtfläche 16 511 qm beträgt, zum Durchschnittspreise von 635 Frcs. für 1 qm. Von dem Preise sind zu zahlen: 1. 8 500 000 Frcs. innerhalb 2 Monaten, nachdem der Vertrag endgültig geworden ist, und spätestens am 31. Dezember 1897, 2. 2 Millionen am 1. Juli 1898; das ganze nebst 5 % Verzugszinsen im Falle verspäteter Zahlung. Die jetzige abgelegene Lage des Bahnhofes am Walhubertplatz verhindert die Sonn- und Feiertagsausflügler, sich nach der Gegend zwischen Paris und Orleans zu wenden. Der Nutzen der Verlegung geht auch daraus klar hervor, dass bei der vorangegangenen öffentlichen Abstimmung nur 7 % der Stimmen gegen das Unternehmen abgegeben sind; selbst diese widersprechenden Stimmen rühren fast ausschliesslich von Bewohnern des gegenwärtigen Bahnhofsviertels her, welche eine Gefährdung ihres Handels befürchten, oder auch von Anwohnern der Kais des linken Ufers, welche auf die aus dem Bau und Betrieb der neuen Linie für sie erwachsenden Nachtheile hinweisen. Bezüglich der ersteren wird indessen der Kleinhandel des Viertels nichts verlieren, da der gegenwärtige Bahnhof Kopfstation bleibt, und bezüglich der letzteren wird der Generalrath der Brücken und Strassen alle möglichen Vorsichtsmaassregeln treffen, um jede Belästigung der Anlieger zu verhüten. Die Gesammtausgabe für die Neubaulinie wird sich auf 32 Millionen belaufen; zu deren Verzinsung und Tilgung etwa 1 200 000 Francs erforderlich sind, die leicht durch die Verkehrsvermehrung gedeckt werden dürften; denn die Verlängerung der Sceauxlinie bis zum Medicisplatz ergab während der beiden ersten Jahre eine Vermehrung der beförderten Personen um 43 % und eine solche der Einnahme daraus um 37 %. Schliesslich schlägt der Ausschuss der Kammer vor, den Gesetzentwurf, betreffend Genehmigung des zwischen dem Finanzminister und der Orleansbahn geschlossenen Vertrages, anzunehmen.

Die Nordbahn im Jahre 1896.

Von den Neubaulinien ist die Reststrecke Wasigny-Guise der Linie Cateau-Laon am 1. September 1896 dem Betriebe übergeben worden. Der Bau der Linie von Roubaix-Wattrelos an die Grenze ist vergeben worden. Bezüglich der Linie Avesnes-Sars-Poteries sind die Entwürfe für Richtungslinie, Erdarbeiten und Lage der Stationen genehmigt; die Pläne usw. für den Grunderwerb sind in Vorbereitung, ebenso die Einzelentwürfe für die Stationen und Kunstwerke. Für die zur Schmalspurbahn umgewandelte Linie Guise-Hirson hat die Umfrage wegen der Gemeinnützigkeit im Oktober 1896 stattgefunden. Was den direkten Anschluss zwischen den Bahnhöfen Roubaix und Tourcoing-les Francs betrifft, der an die Stelle der Linie Armentières-Tourcoing tritt, so unterliegt der Vorentwurf gegenwärtig der Umfrage über die Gemeinnützigkeit.

Bei einer Betriebslänge von 3 745 km Ende 1896 beliefen sich die Betriebseinnahmen auf allen von der Nordbahn betriebenen Linien auf 206 810 673,07 Frcs. gegen 200 200 555,15 Frcs. im Jahre 1895; es wurde also eine Mehreinnahme von 6 610 117,92 Francs erzielt, von der 3 133 313,58 Frcs. auf den Personenverkehr, 265 537,37 Frcs. auf den Eilgutverkehr, 3 003 189,69 Frcs. auf den Frachtgutverkehr und 208 077,28 Frcs. auf verschiedene Einnahmen entfallen. Im Personenverkehr bezieht sich die Zunahme hauptsächlich auf die III. Klasse; sie beläuft sich für diese Klasse auf 69 %, während sie für die I. Klasse nur 17 % und für die II. nur 14 % beträgt. Ausserdem sind es die kurzen Entfernungen, die sich vervielfältigen, während die Anzahl der Reisenden auf weite Entfernungen fast gleich bleibt. Das ist einer der Gründe, welche den kilometrischen Ertrag und noch mehr den Reinertrag herabdrücken; aber andererseits bieten derartige Vermehrungen mehr Gewähr der Dauer und Stetigkeit. Einer der Hauptgründe für die Steigerung der Personenverkehrseinnahme waren übrigens die Festlichkeiten bei der Anwesenheit des Zaren. Die Mehreinnahme aus dem Eilgutverkehr entfällt fast ganz auf die Postpackete.

Der Kohlenverkehr ist in den ersten 3 Vierteljahren infolge des milden Wetters im ersten Vierteljahre 1896 erheblich zurückgegangen, besonders auch weil dadurch der Verkehr auf den Wasserstrassen erleichtert wurde; in den letzten Monaten hat sich der Kohlenverkehr nur infolge der neuen Tarifermässigung und auch infolge der Beeinträchtigung, welche die Schifffahrt durch Hochwasser erfuhr, wieder gehoben. Die Vermehrung des Koksverkehrs ist das wichtigste Ereigniss des Jahres und wurde durch die Wiederaufnahme der Hüttenindustrie und die Entwickelung der Kohlensendungen nach dem Osten veranlasst. Trotz der Zunahme des Kohlen- und Koksverkehrs um 283 000 t ist die Einnahme daraus um 112 000 Frcs. zurückgegangen; dies ist die Folge der in letzter Zeit bewilligten Tarifermässigungen und diese waren nothwendig, um diesen Verkehr, der für die Gesellschaft eine Hauptbedeutung hat, zu sichern. Auch die übrigen Waaren zeigen eine bemerkenswerthe Verkehrszunahme, besonders Bauholz, Rüben, Zucker, Wein, Hüttenerzeugnisse und Zeug; einen Rückgang erfuhren Getreide, Dünger, Aepfel, chemische Erzeugnisse und Fettkörper. Die einzige erhebliche Verminderung betrifft Getreide.

Die Ausgaben betrugen 103 801 572,59 Frcs. gegen 103 315 069,56 Frcs. im Vorjahr, und zwar zeigte die allgemeine Verwaltung einen Rückgang von 336 701 Frcs., der Betriebsdienst eine Zunahme von 781 880,41 Frcs., der Zugförderungs- und Werkstättendienst eine Zunahme von 700 500,99 Frcs. und die Bahnerhaltung und Bewachung einen Rückgang von 659 177,37 Frcs. Das Verhältniss der Ausgaben zur Einnahme betrug 50,19 % gegen 51,61 % im Vorjahr. Die auf Baurechnung

betriebenen Linien (224 km), deren Ergebnisse in obigen Zahlen mit enthalten sind, hatten 1 234 982,83 Frcs. Einnahme, 1 483 612,81 Francs Ausgabe und demnach 248 629,98 Frcs. Verlust, der sich durch 2 802 260,33 Frcs. Zins- und Tilgungslasten des Anlagekapitals dieser Linien auf 3 050 890,31 Frcs. erhöhte; dieser Betrag wurde dem Baukapital zugeschrieben. Die gemeinschaftlich mit der Westbahn betriebene Linie Amiens-Rouen, deren Ergebnisse gleichfalls in obigen Zahlen mit enthalten sind, hatte 5 653 893,47 Frcs. Einnahme, 3 212 345,03 Frcs. Ausgabe und 2 441 548,44 Frcs. Ueberschuss; davon erhielt die Nordbahn 2/3, also 1 627 698,96 Frcs., während sich ihre bezüglichen Zins- und Tilgungslasten auf 2 080 964,67 Frcs. beliefen.

Für die Berechnung des Gewinnes kommen alle Linien mit Ausnahme der für die Baurechnung betriebenen sowie der Linie Amiens-Rouen in Betracht; das so beschränkte Netz hatte 199 921 796,77 Frcs. Einnahme, 99 105 614,75 Frcs. Ausgabe und 100 816 182,02 Frcs. Ueberschuss der sich durch 1 627 698,96 Frcs. Ueberschuss der Linie Amiens-Rouen auf 102 443 880,98 Frcs. erhöhte; hiervon gingen ab 72 636 505,64 Frcs. zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und Antheilscheine und zu verschiedenen Entschädigungen, 368 072,13 Frcs. Verlust beim Betriebe der beiden Pariser Gürtelbahnen, 532 373,76 Frcs. Verlust bei der Betheiligung an verschiedenen Lokalbahnunternehmungen, 241 393,55 Frcs. für Unfall-Ruhegehälter und 9 000 000 Frcs. zur Ansammlung einer besonderen Rücklage behufs Sicherstellung der Ruhegehälter. Es blieb also von dem Französischen Netz ein Reinertrag von 19 665 535,90 Frcs. verfügbar. Die Nordbelgischen Linien hatten 1896 eine Einnahme von 15 751 491,06 Frcs. (gegen 15 387 003,82 Frcs. im Vorjahre), eine Ausgabe von 5 728 586,64 Frcs. (+ 78 156 Frcs.) und einen Ueberschuss von 10 022 904,42 Frcs., von dem nach Verzinsung und Tilgung der auf die Nordbelgischen Linien verwendeten Anleihen 4 489 789,83 Frcs. verfügbar blieben, die mit dem verfügbaren Betrag des Französischen Netzes eine Summe von 24 155 325,73 Frcs. ergaben. Davon dienten 24 150 000 Frcs. zur Gewinnvertheilung und 5 325,73 Frcs. wurden auf neue Rechnung vorgetragen. Der Gewinn der Antheilscheine betrug 46 Frcs. und ergab mit den 16 Frcs. Zinsen einen Gesammtertrag von 62 Frcs.

Aus Afrika.

Madagaskar.

Der Eisenbahnausschuss der Französischen Kammer hat den Gesetzentwurf, betreffend Ertheilung der Konzession für eine Zollstrasse von Fianarantsoa nach der Ostküste von Madagaskar, angenommen und am 20. Februar d. J. seinen Bericht der Kammer vorgelegt. (Vgl. Nr. 41 S. 368 d. Ztg.)

Inzwischen ist auch die Konzession für eine Eisenbahn von Tananarivo nach dem Meere (etwa 200 km) einen Schritt weiter vorgerückt. Diese Konzession hatte bekanntlich der Englische Unterthan de Coriolis durch vorläufigen Vertrag erhalten; vor der nationalen Entrüstung der Presse und Kammer musste aber die Regierung den Vertrag fallen lassen. Auch die Baugesellschaft von Batignolles hatte diese Linie in Aussicht genommen und die Verhältnisse durch die Ingenieure Duportal und Vieuxtemps prüfen lassen; nach deren Angaben schätzte sie die Baukosten auf 50 000 000 Frcs. und verlangte dafür eine Zinsengewähr von 2,5 %. Dieser Vorschlag wurde aber vom Kolonialminister nicht angenommen.

Nunmehr haben die Kaufleute Arthur Bourgès, Eugène Richaud, Théophile Dubos, Jean Dussaud, Johnston, Marc Maurel und Maurice Tandonnet in Bordeaux am 18. Februar d. J. die Französische Gesellschaft für Vorarbeiten und Forschungen auf Madagaskar (Société française d'études et d'exploration à Madagascar) gebildet und diese hat mit dem Kolonialminister einen vorläufigen Konzessionsvertrag für eine Eisenbahn von Tananarivo nach dem Meere abgeschlossen. Nach diesem Vertrage muss die zum Bau und Betrieb der Bahn zu bildende endgültige Gesellschaft unter der Herrschaft des Französischen Gesetzes stehen, ihre Verwaltungsräthe müssen Franzosen sein und ihr Grundkapital muss wenigstens 30 000 000 Frcs. betragen. Die Regierung hat ausserdem gefordert, dass die ständigen Beamtenstellen auf der Insel nur Franzosen oder Französischen Unterthanen übertragen werden dürfen.

Der Vertrag umfasst: 1. die Konzession auf 99 Jahre für eine Eisenbahn von Tananarivo nach dem Meere sowie nöthigenfalls die Herstellung eines Hafens entweder am Jaroka oder an einer der Lagunen oder Seebecken, die das Land begrenzen, oder am Meere; 2. die Konzession für anbaufähiges Land, das von der Gesellschaft auszuwählen ist sowie zum Bergbaubetrieb im Untergrund dieses Landes. Die Frist zur Ausführung der Bahn beträgt 6 Jahre. Die Gesellschaft übernimmt den Bau und Betrieb der Bahn gegen eine Landkonzession von 520 000 Hektar. Das Eigenthum der Gesellschaft an diesen Ländereien wird erst nach Vollendung und Eröffnung der Bahn endgültig; zwei Drittel von diesen Ländereien dürfen nur an Franzosen oder naturalisirte Franzosen oder Französische Unterthanen weiter vergeben werden.

Die Baugesellschaft von Batignolles macht lebhafte Einwendungen gegen diese Konzession; namentlich behauptet sie, dass eine solche Bahn in den ersten Jahren überhaupt keinen Reinertrag geben und dass das Land unverkäuflich sein würde.

Verschiedenes.

Ein neues Packetboot „Prinzessin Clementine"

ist vor kurzem eingestellt worden, um den Transport der Reisenden zwischen Ostende und Dover zu sichern. Dieser Steamer läuft 22,2 Knoten in der Stunde und hat dieselbe Geschwindigkeit wie das derselben Linie angehörende Packetboot „Marie Henriette", welches als der schnellste Raddampfer der ganzen Welt anerkannt wurde. Das neue Schiff ist 107 m lang, 24 m breit; es ist versehen mit 2 Dampf-Steuerrudern und mit 4 Promenadedecken, auf welchen sich 6 bis 700 Passagiere bequem bewegen können. Da die Packetboote der Belgischen Regierung keine Güter einschiffen, konnte man den Rädern als vorwärts treibende Kraft den Vorzug geben, um eine relative Stabilität zu erreichen und auf diese Weise das Schlingern, welches so häufig die Seekrankheit verursacht, möglichst vermeiden. In Bezug auf Komfort und Luxus übertrifft das neue Packetboot in Reichthum alles erdenkliche; es wird daher ausserordentlich dazu beitragen, den Verkehr zwischen dem Kontinent und England zu heben. Der prächtigen Flotille der Belgischen Regierung hat man es zu verdanken, dass die Reisedauer zwischen London und den wichtigsten Städten des Kontinents bedeutend abgekürzt wurde. Auch der Zugdienst wurde vielfach verbessert. Der „Nord-Express" (direkte Wagen zwischen der Russischen Grenze und Ostende) verkehrt, wie wir bereits mittheilten, nunmehr täglich zwischen London und Berlin und zweimal in der Woche zwischen London und St. Petersburg. Ausserdem ist es durch Einstellung eines neuen Zuges (Berlin Schles. Bhf. ab 8,40) über Hannover, möglich geworden, London um $5,\underline{^{40}}$, d. i. in 21 Stunden zu erreichen. Ein anderer besonders schneller Zug, mit Schlafwagen, wurde zwischen Ostende und Basel organisirt (Fahrtdauer 18½ Stunden von London nach Basel); infolge dessen bestehen täglich 3 Expresszugverbindungen zwischen England und der Schweiz. Die Verbindungen zwischen den Niederlanden und der Schweiz über Brüssel wurden ebenfalls verbessert und bestehen die Züge aus Durchgangswagen neuesten Systems mit Waschräumen und sonstigen Bequemlichkeiten. 30 solche neue Wagen sind gegenwärtig im Bau begriffen und werden noch im Laufe dieses Sommers in Dienst gestellt, um den so bedeutenden internationalen Verkehr durch Belgien, der durch die Brüsseler Ausstellung noch erhöht wird, zu sichern.

Entscheidungen des Reichs-Versicherungsamtes.

Die Nr. 7 der „Amtlichen Nachrichten des Reichs-Versicherungsamtes" vom 1. d. Mts. theilt aus dem Gebiete der Unfallversicherung folgende Rekursentscheidungen mit:

Der Unfall eines Bahnhofsarbeiters auf dem Heimwege von der Arbeit innerhalb des Bereichs der auf dem Bahngelände befindlichen Beamtenwohnhäuser ist als Betriebsunfall anerkannt worden, da diese Gebäude wesentliche Bestandtheile der gesammten Betriebsanlage, so gut wie ein Lokomotiv- oder Güterschuppen sind, und sich somit die Arbeiter in ihrer unmittelbaren Nähe im Gefahrenbereiche, im Banne des Betriebes befinden.

Der Unfall eines zur unentgeltlichen Benutzung der Strassenbahn berechtigten Strassenbahnkutschers auf dem Heimwege von der Arbeit, als er im Begriff stand, einen Strassenbahnwagen zu besteigen, ist nicht als Unfall im Strassenbahnbetriebe angesehen worden, da der Kläger von einem Rechte nur im eigenen Interesse, nicht aber im Interesse des Betriebes Gebrauch gemacht hatte.

Die Entschädigungsansprüche der Hinterbliebenen eines auf dem Eisenbahngelände beschäftigt gewesenen Rottenarbeiters, der sich nach Feierabend um 5½ Uhr nach Hause begeben und dort Kaffee getrunken hatte, dann aber gegen 7 Uhr nach der Arbeitsstätte lediglich in der Absicht, um einen dort vergessenen Rock zu holen, zurückgekehrt und dabei von einem Eisenbahnzuge überfahren worden war, sind zurückgewiesen worden, weil die Arbeitsstätte nicht im Interesse des Betriebes, sondern lediglich in persönlichem Interesse, ohne irgendwie durch eine Betriebseinrichtung dazu genöthigt zu sein, wieder aufgesucht worden ist.

Kartenwerke.

Straube's Spezialkarte der Umgegend von Biesenthal, Bernau, Lanke, Liepnitz- und Wandlitzsee, Preis 1 ℳ, ist soeben im Verlage von Jul. Straube, Berlin S. W., Gitschinerstrasse 109 erschienen. Von der mit Naturschönheiten reich bedachten, zu Ausflügen sehr geeigneten aber verhältnissmässig noch wenig besuchten Gegend (etwa 35 km nördlich von Berlin) entwirft die in klarem Stich sehr gefällig ausgeführte Karte ein übersichtliches Bild. Die Karte ist 5 farbig und im Maassstabe von 1 : 60 000 ausgeführt, der die Wiedergabe vieler Details ermöglicht, so dass dem Touristen mit der Karte ein willkommener Führer geboten wird.

Geheimer Baurath Richard Bode †.

Der vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheime Baurath Richard Bode, ist am 14. d. Mts. in Blankenburg a/H. nach längerem Leiden verstorben. Die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung verliert in ihm einen hochbegabten technischen Beamten, der ebensowohl auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues als des Eisenbahnbetriebes sich in hervorragender Weise ausgezeichnet hat. Der „Reichsanzeiger" widmet dem Verstorbenen einen warmen Nachruf, dem wir folgendes entnehmen:

Im Jahre 1842 in Halberstadt geboren, wurde Bode, nachdem er 1870 die Baumeisterprüfung mit gutem Erfolge abgelegt und im Französischen Feldzuge sich für das Feldeisenbahnwesen besonders befähigt erwiesen hatte, nach zeitweiser Beschäftigung bei Privat-Eisenbahnbauten, vornehmlich der Magdeburg-Halberstadter Eisenbahn, auf seinen Wunsch im Jahre 1873 in den Staats-Eisenbahndienst einberufen. In diesem Dienst war ihm als Abtheilungs-Baumeister zunächst beim Bau der Strecke Berlin-Nordhausen und von 1880 ab beim Bau der Gebirgsbahn Plaue-Grimmenthal Gelegenheit gegeben, unter zum Theil aussergewöhnlich schwierigen Verhältnissen seine Kenntnisse und Erfahrungen im Eisenbahnbau zu bethätigen. Seit 1885 mit den betriebstechnischen Geschäften bei dem vormaligen Eisenbahn-Betriebsamt (Wittenberg-Leipzig) in Magdeburg betraut und im Jahre 1890 als Vorstand des betriebstechnischen Büreaus der Eisenbahndirektion in Magdeburg zum Regierungs- und Baurath ernannt, wurde er 1894 nach vorhergegangener kurzer Beschäftigung beim Reichs-Eisenbahnamt in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten einberufen, woselbst am 1. April des folgenden Jahres gelegentlich der Neuordnung der Staatseisenbahn-Verwaltung seine Ernennung zum vortragenden Rath erfolgte.

In allen von ihm bekleideten Stellungen hat Bode, unterstützt durch vortreffliche natürliche Anlagen, mit unermüdlichem Diensteifer seines Amtes gewaltet. Mit richtigem Blick für die Bedürfnisse der Verwaltung verband er eine seltene Umsicht und, wo es durch die Verhältnisse bedingt wurde, die nöthige Entschlossenheit und Thatkraft.

Während des Feldzuges 1870/71 zum Feldeisenbahnwesen kommandirt, wurde er in Anerkennung seiner Leistungen durch Verleihung des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet. Mit Rücksicht auf seine besondere Befähigung für die Behandlung der Militärangelegenheiten war Bode mehrjährig zum Bahnbevollmächtigten und weiterhin im Ministerium zum Referenten für das Militärwesen bestellt.

Im persönlichen Verkehr erfreute er sich durch kollegialisch freundliches Entgegenkommen, ansprechende Offenheit und Zuverlässigkeit allseitiger Liebe.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

In der Bekanntmachung der K. K. Staatsbahndirektion in Wien in der Nr. 55 — Inser.-Nr. 1543 — der Vereinszeitung ist insofern ein Druckfehler enthalten, als es in der letzten Zeile „Gars-Thunau" und nicht „Gars - Thumau" heissen muss. (1574)

---

2. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Nebeneisenbahn Cranzahl - Oberwiesenthal. Am 20. Juli dieses Jahres wird die 17,4 km lange, in Cranzahl von der Linie Weipert - Annaberg abzweigende, eingeleisige schmalspurige Nebeneisenbahn Cranzahl-Oberwiesenthal dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben.

Die Ausführung des Betriebs erfolgt nach Maassgabe der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892" sowie der für den Betrieb der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements etc. und den für die neue Linie herausgegebenen „Besonderen Bestimmungen und Tarifen".

Ausser der Anschlussstation Haltestelle Cranzahl — von wo aus auch die Abfertigung von Sendungen zwischen den Verkehrsstellen der neuen Linie mit aussersächsischen Stationen erfolgt — liegen noch an der neuen Strecke die Personenhaltepunkte Unter-Neudorf und Niederschlag, die Haltepunkte Neudorf i/Erzg., Vierenstrasse (zugleich Holzladestelle), Kretscham-Rothensehma, Hammer-Unterwiesenthal und Unterwiesenthal sowie der Endbahnhof Oberwiesenthal.

Die Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung werden auf den Verkehrsstellen ausgehängt, die Tarife für den Güterverkehr sowie für Leichen und lebende Thiere sind in den bei den Güterverkehrsstellen käuflichen „Besonderen Bestimmungen und Tarifen für die Linie Cranzahl-Oberwiesenthal" enthalten. Die darin aufgenommenen Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Eingangsbestimmungen genehmigt worden.

Dresden, am 15. Juli 1897. (1575)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Inbetriebnahme der Reststrecke Zarrentin - Klein-Berkenthin und Eröffnung der ganzen Strecke Hagenow - Oldesloe als Hauptbahn für den Gesammtverkehr. Am 15. August d. J. wird die 30,51 km lange Reststrecke Zarrentin-Klein-Berkenthin der Neubaustrecke Hagenow - Oldesloe mit der Station Hollenbek, der Haltestelle Schmilau und der Station Ratzeburg dem Betriebe übergeben. Dieselbe wird mit diesem Zeitpunkte zusammen mit der bisher nur für den Wagenladungs - Güterverkehr freigegebenen Theilstrecke Kl. Berkenthin - Oldesloe für den Personen- und Güterverkehr eröffnet, so dass alsdann die ganze 78,33 km lange Bahnstrecke Hagenow-Oldesloe dem Gesammtverkehre dient.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen dieser Strecke, auf welche vom obigen Tage ab die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 Anwendung findet, sind für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Thieren, Fahrzeugen und Leichen eingerichtet. Sprengstoffe sind zunächst von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.

Altona, den 12. Juli 1897. (1576)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Güterverkehr.

Stargard - Cüstriner Eisenbahn. Am 1. August d. J. wird die Haltestelle Friedrichsthal i. Pm. auch für den Stückgutverkehr der Zuckerfabrik Friedrichsthal eingerichtet.

Vom gleichen Tage ab erfolgt in Friedrichsthal i. Pm. Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung nach allen diesseitigen Stationen.

Soldin, 14. Juli 1897. (1577)
Die Direktion.

Stargard - Cüstriner Eisenbahn. Am 1. August d. J. wird die Haltestelle Berneuchen auch für den Stückgutverkehr eingerichtet.

Soldin, den 14. Juli 1897. (1578)
Die Direktion.

Die im Ausnahmetarif Nr. 14 des Südwestdeutschen Verbands - Gütertarifs, Heft 5 für den Verkehr zwischen Erstein und den Stationen der Kaiserstuhlbahn vorgesehenen besonderen Frachtsätze für Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitze werden, da seit deren Einführung hiervon kein Gebrauch gemacht worden ist, mit dem 1. September d. J. als entbehrlich aufgehoben.

Strassburg, den 10. Juli 1897. (1579)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

An Stelle des diesseitigen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil II, vom 15. November 1895 ist mit Gültigkeit vom 1. Mai 1897 ein neuer Tarif getreten, der zum Preise von 0,25 ℳ bei den Fahrkarten-Ausgabestellen zu erhalten ist.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I. 2 genehmigt worden.

Hannover, den 17. Juli 1897. (1580)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Sendungen von und nach Rummelsburg Rangirbhf. (K. E. D. Berlin) werden zu den Sätzen für Berlin Schles. Bhf. direkt abgefertigt. Ferner werden Frachtgut-

sendungen (Stückgut- und Wagenl.), welche in Station Tempelhof Rangirbhf. umzukartiren oder für die Königliche Eisenbahn - Hauptwerkstatt Tempelhof oder die Bahnmeisterei daselbst bestimmt sind bezw. von denselben aufgegeben werden, nach und von Tempelhof Rangirbahnhof (K. E. D. Berlin) zu den für Berlin Anh. - Dresd. Bahnhof gültigen Sätzen direkt abgefertigt.

Breslau, den 12. Juli 1897. (1581)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. September d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft, der den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Stettin, sowie der Altdamm-Colberger und Stargard-Cüstriner Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits umfasst.

Mit der Einführung dieses Tarifes sind im allgemeinen Frachtermässigungen verbunden, insbesondere für Vieh (ausschliesslich Pferde) in Wagenladungen. Es treten jedoch auch einige geringfügige Erhöhungen gegenüber den bisher gültigen Frachtsätzen ein.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. der Berlin-Sächsische Vieh- usw. Tarif vom 1. Februar 1894;
2. der Norddeutsch-Sächsische Vieh- usw. Tarif vom 1. Januar 1893;
3. der Breslau-Sächsische Vieh- usw. Tarif vom 1. August 1889;
4. der Bromberg-Sächsische Vieh- usw. Tarif vom 1. Juni 1889;
5. Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsische Vieh- usw. Tarif vom 1. März 1889;
6. Vieh- usw. Tarif für die Kgl. Preussischen Staatsbahnen vom 1. Oktober 1895

nebst Nachträgen, und zwar der Tarif zu 1 vollständig, die Tarife zu 2, 3, 4 und 5 nur bezüglich des Verkehrs mit den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Stettin, sowie der Altdamm-Colberger und Stargard-Cüstriner Eisenbahn und der Tarif zu 6 nur bezüglich des Verkehrs zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Stettin einerseits und den Sächsischen Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau andererseits.

Ausserdem werden für eine Anzahl von Stationsverbindungen die jetzt bestehenden direkten Frachtsätze mangels Bedürfnisses ohne Ersatz aufgehoben.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Ueber die durch den neuen Tarif eintretenden Frachterhöhungen usw. ertheilt auf Anfrage das Verkehrsbüreau der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden, Wienerstrasse 4, Auskunft.

Druckabzüge des Tarifs können demnächst durch die Stationen der betheiligten Eisenbahnen käuflich bezogen werden.

Dresden, den 15. Juli 1897. (1582)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr. Ausnahmetarif vom 1. April 1892 für Steinkohlen usw. von Belgischen nach Rheinisch-Westfälischen Stationen. Am 1. August d. J. wird die Station Kreuzau des Direktionsbezirks Köln in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Ueber die Frachtsätze wird von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln und uns nähere Auskunft ertheilt.

Essen, den 14. Juli 1897. (1583)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Die am 1. April d. J. eröffnete Station Pilsen-Skodawerke wird mit sofortiger Gültigkeit für Gütersendungen der Firmen E. Skoda, Fürth & Gellert, B. J. Bruml, Heinrich Görges, Eduard Kroh, Wilhelm Liebstein, Lorenz Just und Adolf Mencik in Pilsen in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden die Sätze der Station Pilsen zu Grunde gelegt; ausserdem wird für alle Sendungen nach und von der genannten Station mit Ausnahme derjenigen über Eger ein Frachtzuschlag von 3 Kreuzern für 100 kg erhoben.

Köln, den 14. Juli 1897. (1584)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr, Gütertarif (Heft 1). Infolge Eröffnung der Strecke Solingen-Süd-Remscheid treten für den Verkehr zwischen einzelnen Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Crefelder, Eisern-Siegener und Nordbrabant - Deutschen Eisenbahn, sowie Cranenburg, Cranenburg Grenze und Elten andererseits vom 20. d. Mts. ab gekürzte Entfernungen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Münster, den 17. Juli 1897. (1585)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung werden die im II. Nachtrag zum Gütertarif Basel S. C. B. - Badische Bahn enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 25 für Steinkohlen usw. im Verkehr zwischen Maxau und Kehl - Basel S. C. B. auf 0,54 ℳ bezw. 0.38 ℳ für 100 kg ermässigt. Letzterer Frachtsatz findet auch für den Verkehr Kehl-Basel Bad. B. Anwendung.

Karlsruhe, den 15. Juli 1897. (1586)
Generaldirektion.

Magdeburg - Halle - Sächsischer und Norddeutsch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 20. Juli d. J. wird die Station Cranzahl der Sächsischen Staatsbahnen in die vorbezeichneten Verbands-Güterverkehre einbezogen. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der Entfernungen für Buchholz i. Sachsen zuzüglich 6 km.

Dresden, am 15. Juli 1897. (1587)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. September d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Steinkohlenkoks von den diesseitigen Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirks nach Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Oesterreichischen Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Schlesien, Nieder- und Oberösterreich, Steiermark, Krain, Kärnten und Salzburg) Stationen der Aussig-Teplitzer und Buschtêhrader Eisenbahn und der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft ein neuer Tarif mit theils ermässigten und theils erhöhten Frachtsätzen in Kraft. Durch diesen Tarif werden die Ausnahmetarife vom 1. November 1892 für Steinkohlen- etc. Sendungen von Stationen der Eisenbahndirektion Breslau nach Stationen:

a) der westlichen Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Böhmen etc.), der Aussig-Teplitzer und Buschtêhrader Eisenbahn und der Südbahn-Gesellschaft und
b) der östlichen Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen etc. (Linien in Mähren und Oesterreich.-Schlesien) etc.

nebst den hierzu erschienenen Nachträgen ausser Kraft gesetzt. Von den Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnen sind nur diejenigen in den neuen Tarif wieder einbezogen worden, nach denen bisher ein Versand von Kohle etc. aus Niederschlesien stattgefunden hat. Druckabzüge des neuen Tarifes werden in etwa 14 Tagen fertig gestellt sein und können alsdann von den betheiligten Dienststellen zum Preise von etwa 20 ₰ für 1 Stück bezogen werden. Bis dahin ertheilt unser Verkehrsbüreau Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze.

Breslau, den 16. Juli 1897. (1588)
Königliche Eisenbahndirektion.

Unsere Bekanntmachung vom 6. d. Mts. wird dahin ergänzt, dass gewöhnliche offene Wagen unter Beistellung eines Schutzwagens ohne Erhöhung der tarifmässigen Fracht in unserem Binnenverkehr und im Verkehr von unseren Stationen nach Preussischen Stationen bis Ende August d. J. für diejenigen Holz- und Eisensendungen verwendet werden, welche sich lediglich über diesseitige und Preussische Linien bewegen.

Strassburg, den 13. Juli 1897. (1589)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

In den Tarif für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen einerseits und den Stationen der Prinz Heinrichbahn andererseits, Heft 5 vom 1. August 1896 sind vom 20. Juli d. J. ab die Stationen Bad Nauheim und Wirges des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. aufgenommen worden. Nähere Auskunft bei den genannten Stationen.

Strassburg, den 12. Juli 1897. (1590)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 15. Juli d. J. tritt je ein Nachtrag II zu den Heften des Gütertarifs D 1 bis 4 vom 1. April 1895 und D 5 vom 10. Juni 1895 in Kraft. Dieselben enthalten Frachtsätze der Allgemeinen Wagenladungsklassen für die Station Püsselbüren des Direktionsbezirks Münster, Aufnahme der Station Norderney, anderweite ermässigte Frachtsätze der Spezialtarife bei Entfernungen bis zu 50 km, Frachtsätze für die Station Appelhülsen, Frachtsätze für die Station Boekelo und Aufnahme der Stationen Hillegom und Lisse der Holländischen Bahn, Ergänzung des Assimilationstableaus, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 7 für Heringe, 8 für Holz und 9 für Düngemittel usw., sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Abdrücke der Nachträge sind durch die Güter-Abfertigungsstellen des Direktionsbezirks Münster zu beziehen.

Elberfeld, den 14. Juli 1897. (1591)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb. Die Station Corbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Cassel wird am 20. d. Mts.

für den Versand von Eisenerz etc. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Nähere Auskunft wird von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Cassel und uns ertheilt.

Essen, den 16. Juli 1897. (1592)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs vom 1. April 1897 nach Grosswalbur und Gross-Wanzleben werden (für Grosswalbur mit Gültigkeit vom 10. September d. J.) wie folgt abgeändert:

Von	Nach	
	Gross-walbur	Gross-Wanzleben
	für 100 kg in *M.*	
Bommern . .	0,99	0,86
Bottrop K. M. .	1,04	0,88
Bredenscheid .	1,02	0,87
Bruch	1,02	0,87
Brühl	1,01	0,96
Buer	1,03	0,87
Camen . . .	0,97	0,78
Carnap . . .	1,03	0,88

Essen, den 17. Juli 1897. (1593)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Die im Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Personen- und Gepäckverkehr vom 19. April/1. Mai 1897 enthaltene besondere Bestimmung, betreffend die Lösung von Platzkarten bei Benutzung der D-Züge auf Strecken der Preussischen Staatseisenbahnen, findet vom 12. Juli d. J. ab bei Benutzung der Züge Nr. 8, 20, 20a, 19, 19a und 13 der Sächsischen Staatseisenbahnen gleichmässige Anwendung.

Kattowitz, den 15. Juli 1897. (1594)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Verdingung der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie der Brückenbauten, Wege-Unter- und Ueberführungen und Wegebefestigungsarbeiten einschliesslich Lieferung der Materialien zur Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Bünde nach Sulingen (Loos I c = 229 400 cbm Bodenbewegung, 120 000 qm Böschungsflächen, 11 500 qm Wegebefestigungen usw., Loos I d = 2 000 cbm Bruchsteinmauerwerk, 120 cbm Wasserkalk, 46,1 cbm Werksteine usw.) im ganzen oder nach den Loosen getrennt.

Termin: Freitag, den 13. August 1897, Vormittags 11 Uhr, bei der Königlichen Eisenbahn-Bauabtheilung in Lübbecke. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,30 *M.* für ein Loos und von 2,80 *M.* für beide Loose in Baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Lübbecke, nur von der letzteren, bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 15. Juli 1897. (1595)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung verschiedener für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsgegenstände soll vergeben werden, als:

1. Federflachstahl, Kesselnieten, Bordnieten,
2. Feilen, Bohrer,
3. Hacken, Hämmer, Beile, Brechstangen,
4. Schraubenschlüssel, Treibkeile, Spaten, Schrot- und Baumsägen, Schraubenzieher, Schrankschlösser,
5. Pfahllaternen, eiserne Töpfe, emaillirte Spucknäpfe, eiserne Wassereimer, Spritzenkübel, Blechflaschen, eiserne und messingene Handelsgewichte,
6. Oelkannen, Talgbüchsen, Markenkästen, Giesskannen, Feuerzeichen,
7. Putztücher, wollene Decken, wollenes Garn,
8. Atlasleinwand, Schätter, leinener Vorhangstoff, hanfener Spritzenschlauch, Gurt, Feuereimer, Wergstricke,
9. Leder, verschiedenes,
10. Putzkalk, Schmirgel, Fackeln, Leder- und Klauenkohle,
11. Tafelglas,
12. Lampencylinder, Laternenglocken, Waschbecken von Steingut, Wassergläser,
13. trockene Farben,
14. Bimstein, Borax, Kolophonium, Kali, Kreide, krystallinische Soda,
15. Chlorkalk, Graphit, Korke, Leim, Schmierseife, Schwefel, Wagenlichte,
16. Durchsteckpfähle, hölzerne Rechen, Rohrkeile, Schaufelstiele, eschene Hammerstiele.

Lieferungsbedingungen, sowie Angebotsbogen hierzu sind auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe der betreffenden Materialien gegen Einsendung (eventl. in Briefmarken) von 25 ₰ für jede Bedarfsnachweisung mit besonderen Lieferungsbedingungen und 25 ₰ für ein Exemplar der zugehörigen allgemeinen Bedingungen (ausschl. Rückporto) von der Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen hier zu erlangen.

Bei Einsendung des Betrages mittelst Postanweisung sind 5 ₰ Bestellgeld beizufügen.

Die Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 16. August d. J. an die genannte Magazin-Hauptverwaltung postfrei einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bewerber im Sitzungszimmer des Personenbahnhofes in Chemnitz am 17. August d. J., Nachmittags 3 Uhr.

Jeder Bewerber bleibt bis mit 28. September 1897 an sein Angebot gebunden.

Chemnitz, den 17. Juli 1897. (1596)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

6. Offene Stellen.

Zur Verwendung in unserem technischen Büreau hierselbst werden ein in Preussen staatlich geprüfter Feldmesser, ein maschinentechnischer und zwei bautechnische Büreaubeamte sowie ein maschinentechnischer Zeichner gesucht.

Bewerber, welche über gute theoretische und praktische Kenntnisse verfügen, wollen ihre Gesuche umgehend unter Vorlage eines selbstgeschriebenen Lebenslaufes und ihrer Zeugnisse unter Angabe der Besoldungsansprüche an uns einsenden.

Mainz, den 15. Juli 1897. (1597)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

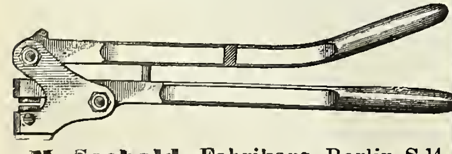
Gesucht für baldigen Eintritt ein akademisch gebildeter

Ingenieur

mit Erfahrungen im Bau von Strassen- und Kleinbahnen. Angebote mit Zeugnissabschriften, Lebenslauf und Gehaltsansprüchen an Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, Nürnberg.

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.





Commandit-Gesellschaft für Pumpen- & Maschinenfabrikation

W. GARVENS

WÜLFEL b. HANNOVER

BERLIN, Kanonierstr. 1
KÖLN, Unt. Goldschmied 10/16
HAMBURG, Gr. Reichenstr. 23
WIEN, Walfischgasse 14

Jllustr. Cataloge portofrei.

GARVENS' WAAGEN

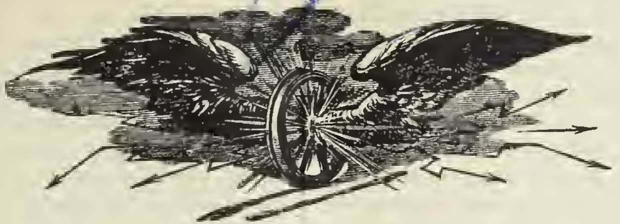
auch erhältlich durch alle Maschinenhandlungen u. s. w.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 527 —

Nr. 57. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1—4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 24. Juli 1897.

Inhalt:

Eisenbahn-Genossenschaften.

Von Dr. Freiherr zu **Weichs-Glon.**

(Fortsetzung aus Nr. 56.)

Der zweite und ungleich schwierigere Punkt ist die rationelle Finanzirung der Lokal- und Kleinbahnen, beziehungsweise die Frage der geeignetsten Heranziehung aller Interessenten hierzu.

Als gegeben sind anzusehen die Thatsachen, dass es sich wie gesagt um Bahnen handelt, die keine solche Rentabilität versprechen, dass das Privatkapital das Risiko ihres Baues übernehmen würde. Auch die Thatsache eines vielfach noch herrschenden, aber übertriebenen Strebens nach Verländerung oder Verstaatlichung der Lokal- und Kleinbahnen hindert die Bethätigung des Privatkapitals. Andererseits besteht die Thatsache, dass der Staat mit seiner Beitragsleistung immer vorsichtiger und zurückhaltender wird und bei einigermaassen vernünftiger Finanzpolitik werden muss.

Die Schwierigkeit der Frage liegt nun darin, eine Organisation beziehungsweise Form zu finden, welche eine rationelle Entwickelung des Kleinbahnwesens ermöglichte, das heisst unabhängig von der staatlichen Unterstützung Garantien zu schaffen, welche einerseits das Privatkapital veranlassen, aus seiner Reserve hervorzutreten, und andererseits doch nicht unerschwingliche oder schwer zu tragende Opfer für die Garanten, und dadurch für die Gesammtheit derjenigen, welche durch die Garanten repräsentirt werden, bedeuten. Aber bei der Hintanhaltung von Nachtheilen, sowie mit gerechter Vertheilung der durch eingegangene Garantien verwirkten Lasten, kann es nicht sein Bewenden haben. Die Schwierigkeit liegt auch darin, dass der durch die Thatsache der „mangelnden Rentabilität" entstehende und die Gesammtheit der Volkswirthschaft treffende Nachtheil einer produktionsunfähigen Verwendung von Theilen des Sozialkapitals, die der produktiven Verwendung entzogen oder vorenthalten werden, durch jene Garantien nicht nur nicht verschärft werde, sondern dass im Gegentheil Wege begangen werden, durch welche jene Opfer der Gegenwart, das heisst an Gegenwartsgütern durch sichere Vortheile der Zukunft, das heisst an Zukunftsgütern ausgeglichen werden, also das ökonomische Gleichgewicht erhalten wird.

Die zum Bau der Eisenbahn erforderlichen Kapitalien werden nämlich anderweitig der Produktion entzogen oder vorenthalten. Findet nun in der neuen produktiven Verwendung, nämlich in der Anlage der Eisenbahn, keine Wiedererstattung des Kapitals statt, darüber hinaus auch keine Vermehrung desselben, was nach ökonomischer Logik die Zwecke der Produktion sind, ja geradezu die Voraussetzung aller vernunftgemäss unternommenen Produktion ist, so bleibt jener in den Eisenbahnen angelegte Theil des Sozialkapitals dauernd seinem produktiven, die Wirthschaft des Volkes befruchtenden Zwecke sowie dem Zwecke der Vermehrung des Sozialkapitals entzogen. Wenn nun alljährlich von Kommunitäten oder Privaten auch

noch Zuschüsse zur Erfüllung der eingegangenen Zinsversprechen gezahlt werden, so werden damit neuerlich und immer wieder Theile des Sozialkapitals der Produktion vorenthalten oder entzogen! Im einzelnen Falle mag dieser Verlust und Nachtheil gering geschätzt werden. Zieht man aber die Gesammtheit der schon bestehenden unrentablen und der zur Umgestaltung des Netzes noch zu bauenden, meistens auch unrentablen Bahnen in Betracht, so kommt man zu dem Ergebniss eines ungeheueren Betrages, eines ganz enormen Schadens, der damit dem Ganzen der Volkswirthschaft zugefügt wird. Denn jede solche unrentable Linie, und in diese Kategorie gehört eben, wie gesagt, der Grosstheil der Bahnen des noch auszubauenden Netzes, ist wie ein krankes Glied am volkswirthschaftlichen Körper. Es erfüllt nicht nur, weil es selbst nicht lebensfähig ist, seine ökonomische Aufgabe nicht, sondern entzieht auch dem übrigen Körper Säfte und Kraft. Die verhältnissmässig geringen Vortheile einer verbesserten Transportvermittelung durch eine solche Bahn können für diese Nachtheile keinerlei Ersatz bieten, um so weniger, als diese Vortheile immer nur wenigen zu statten kommen werden, während von den Nachtheilen die Gesammtheit betroffen wird.

Ganz verfehlt ist es jedoch zu sagen, dass, weil den Lokalbahnen das Hauptkriterium der privaten Erwerbsunternehmungen, die Rentabilität fehlt, ihre Existenzberechtigung daher auf einem anderen Faktor beruht: „auf ihrer Gemeinnützigkeit, auf dem Nutzen, den sie den einzelnen wirthschaftlichen Subjekten und den Gemeinschaften zu Theil werden lassen und auf dem wirthschaftlichen Bedürfnisse derjenigen Gebiete, deren Wohl und Wehe von ihrer Kommunikation mit der grossen Heeresstrasse des Verkehrs abhängt.“ Es ist dies verfehlt, weil diese Anschauung nicht hinabreicht zu den tiefen Gründen kultureller Entwickelung, und weil der Glaube an jene unbedingte Gemeinnützigkeit und den allseitigen wirthschaftlichen Nutzen durch die Thatsachen der Gegenwart schwer erschüttert worden ist, und damit auch der Glaube, dass das in den Lokalbahnen investirte Kapital „durch die Gesammtheit der von ihnen gewährten Nutzeffekte allmählich refundirt werde“.

Jene mehr oder weniger aufgebauschten Nutzeffekte, zu welchen die Aussicht auf Reingewinn, insbesondere auf einen mit der späteren Verkehrsentwickelung wachsenden Reingewinn, der Verkehrs- und Einnahmenzuwachs auf den Anschlussbahnen, die Transportkostendifferenz als Preisdifferenz zwischen Achs- und Eisenbahnfracht und die vagen „indirekten“ Vortheile gehören, verfangen heute nicht mehr, und wenn auch ihr Bestehen keineswegs bestritten werden soll, so genügen sie doch keinesfalls, um, wie einerseits die Thatsachen beweisen, den zu Opfern für die Finanzirung heranzuziehenden Interessenten einen realen, greifbaren, sicheren Ersatz für jene Opfer zu bieten, und andererseits einen Ausgleich gegenüber der mehrfach angedeuteten Schädigung der volkswirthschaftlichen Gemeinschaft zu bewirken. Hierzu müssen andere Wege gegangen werden.

Ich muss hier der Versuchung widerstehen, auf eine Darstellung der verschiedenen Versuche und Gesetze einzugehen, welche den Zweck verfolgen, die Heranziehung aller Interessenten zu bewirken und zu regeln, und will als „letztes“ Ergebniss gleich die in Vorschlag gebrachten „Eisenbahngenossenschaften“ herausheben, welche sich nach meiner Meinung wohl als die zweckmässigste Organisationsform zu entwickeln alle Aussichten haben.

Die Idee der Zwangs-Organisationen zum Baue von Eisenbahnen stammt nach Eder von Weber und Sax her; die Idee der Eisenbahngenossenschaften in engerem Sinne dürfte jedoch zum ersten Male vom Oesterreichischen Reichsrathsabgeordneten Ingenieur Kaftan*) in der Oeffentlichkeit zur Diskussion gebracht worden sein. Jedoch lange bevor die Frage von der Theorie in Erörterung gezogen war, hat die legislatorische Praxis, und zwar in Italien, Lösungsversuche gemacht.*) Schon die Konzession der Linie Palermo-Marsala-Trapani kann nach dem Gesetz vom 28. August 1870 „einer Genossenschaft der interessirten Provinzen“ verliehen werden, und im selben Gesetze heisst es, „die Königliche Regierung hat in der Session 1873 einen Gesetzentwurf vorzulegen, womit ein Plan für den Ausbau des Italienischen Eisenbahnnetzes festgestellt wird. In demselben Gesetze sollen auch unter anderem die Formen und Arten von Konsortien (Genossenschaften) der Provinzen und Gemeinden zum Zwecke der Beitragsleistung zu den Kosten der Linien, an denen sie interessirt sind, reglementirt werden.“ Die Italienische Regierung hat die ihr übertragene Aufgabe bis zum Jahre 1873 nur theilweise gelöst. Nach dem Gesetze vom 23. Juni 1873 können sich Genossenschaften von Provinzen und Gemeinden behufs Bewerbung um eine Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn unter bestimmten Formen konstituiren. Hier erscheint noch das Prinzip der freiwilligen Eisenbahngenossenschaft klar und konsequent durchgeführt. Seit Ende der Siebziger Jahre hat sich jedoch die Italienische Gesetzgebung auf den Standpunkt gestellt, dass es Sache der öffentlichen Gewalten sei, die Kosten des Ausbaues des Netzes unter allen Umständen zu tragen. Die auszubauenden Linien sind zufolge der Gesetze von 1879 und 1881 nach dem Gesichtspunkte der Grösse der Interessensphäre in 4 Kategorien eingetheilt. Für die Bahnen der 4. Kategorie, bei welchen das lokale Interesse überwiegt, können die Konzessionen auch Provinzen, Gemeinden oder Eisenbahngenossenschaften verliehen werden. Der in allen Fällen von Provinzen und Kommunen aufzubringende Beitrag hat im Wege der Bildung von Eisenbahngenossenschaften mit zwangsweiser Heranziehung der widerstrebenden Interessenten auf Grund von Majoritätsbeschlüssen beschafft zu werden. Diese Gesetzgebung von 1879 ist charakterisirt durch die grosse Macht, die der Regierung gegenüber von Autonomien eingeräumt ist. Die Regierung kann nicht nur ohne weiteres eine Reihe von Provinzen zu Beitragsleistungen zwingen, sondern sie entscheidet auch, ohne an einen Schlüssel der Bemessung gebunden zu sein, nach freiem Ermessen über das Vorhandensein der Voraussetzungen der Zwangsgenossenschaften. Neuerdings in den Jahren 1895 und 1896 hat sich der „Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens“ in Wien wiederholt und angelegentlich mit der Frage beschäftigt und ganz wesentlich zu ihrer praktisch-wissenschaftlichen Lösung beigetragen.

Vorzüglich sind es vier Momente, welche zur vollständigen Klarlegung der Sache einer eingehenden Untersuchung und Erörterung bedürfen: 1. Begriff und Zweck der Eisenbahngenossenschaften, 2. die Feststellung der heranzuziehenden Interessenten, 3. das Moment des Zwanges und 4. der gerechte Schlüssel für die Betheiligung der Interessenten.

Nach Meroves ist unter Eisenbahngenossenschaft jede Organisation — freiwillig oder zwangsweise — der lokalen Privatinteressenten, wie der lokalen öffentlichen Verbände (Bezirke, Gemeinden) zu verstehen, die den Zweck hat, jenen Kapitalrest, der keine Aussicht auf Verzinsung bietet und daher von der Spekulation nicht übernommen wird, sicherzustellen und dadurch die Finanzirung der Lokalbahn zu ermöglichen.

Diese auf einen einzelnen Gedanken — die Finanzirung — zugeschnittene Definition ist zu enge. Wohl liegt ja in der Finanzirung der Schwerpunkt der Frage. Aber die ganze Zwecksetzung für das Handeln der Eisenbahngenossenschaften muss doch weiter gefasst werden; es ist dies auch prinzipiell richtig, um der Entwickelung der Kleinbahnen im Rahmen eines bezüglichen Gesetzes nicht zu enge Schranken zu ziehen;

*) Die bezügliche, in der Sitzung des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses vom 10. Dezember 1894 eingebrachte Resolution lautet: „Die Regierung wird aufgefordert, im Interesse des Eisenbahnwesens niederer Ordnung ein zweckentsprechendes Gesetz über die Bildung von Eisenbahngenossenschaften auszuarbeiten und baldmöglichst dem hohen Hause zur verfassungsmässigen Behandlung vorzulegen.“ Die Resolution wurde auf Antrag des Abgeordneten Russ abgelehnt.

*) Meroves: „Italienische Eisenbahngenossenschafts-Gesetze.“

es braucht dann der eine oder der andere der namhaft gemachten Zwecke nicht immer erfüllt zu werden; denn ein gesetzlicher Zwang zur Erfüllung aller dieser Zwecke soll ja nicht statuirt werden.

Als der allgemeine Zweck der Eisenbahngenossenschaften ist die Organisation lokaler Interessenten zur weiteren rationellen Entwickelung des Lokal- und Kleinbahnwesens überhaupt anzusehen. Als Mittel zur Sicherung dieser Entwickelung sind zu bezeichnen: Die Ermöglichung der Finanzirung durch Sicherstellung der Verzinsung des Anlagekapitals und die Durchführung des Baues wie die Führung des Betriebes der betreffenden Bahn durch die Genossenschaften. Die Erwähnung dieser letzten beiden Momente scheint mir unerlässlich. Denn einerseits muss der „genossenschaftliche" Bau und Betrieb, insbesondere solcher Bahnen als eine glückliche Lösung zwischen Staatsbetrieb und Privatbetrieb, zwischen Bau durch Staat und Bau durch Unternehmer bezeichnet werden, wenigstens haften ihm noch nicht jene Bedenken an, die sowohl gegen das eine wie gegen das andere der beiden letztgenannten Systeme erhoben zu werden pflegen; andererseits aber wird gerade der genossenschaftliche Bau und Betrieb den hinsichtlich dieser beiden Momente erhobenen und auf eine möglichste Herabminderung der Kosten hinzielenden Forderungen am besten zu entsprechen imstande sein können. Dies wird nicht nur durch die günstigen neuesten Erfahrungen hierüber bestätigt, sondern ergibt sich auch durch einfache Ueberlegung. Es wird die Genossenschaft bei Eigenbau und Eigenbetrieb, noch mehr als dies sonst der Fall wäre, darauf Bedacht nehmen und darauf einwirken können, und zwar sowohl gegenüber den staatlichen Faktoren, wie gegenüber einzelnen „höhere" Ansprüche stellenden Gemeindeinsassen, dass nur eine den wirklichen Verkehrsbedingungen und Bedürfnissen entsprechende Anlage geschaffen werde und andere Projekte ausser Erwähnung bleiben. Auch kommt eine eingeschaltete „Unternehmung" ausser Betracht, welche, weil sie ihr „Geschäft" im Bau macht, einfach die Neigung haben wird, ein grösseres Geschäft zu machen, also ihren Einfluss zu Gunsten der grösseren und kostspieligeren, nicht aber ökonomischsten Anlage in die Waagschale zu werfen.

Da ferner die Genossenschaftsmitglieder der Hauptsache nach als die Gemeinden der am Bahnbau interessirten Gegend zu denken sind, so werden auch die Kosten für Grundeinlösungen, für Beschaffung verschiedener Materialien, wie Schwellen und andere Hölzer, Bausteine, Schotter, Sand u. dergl. vielfach niedriger gehalten werden können, denn sehr viele Gemeinden sind noch im Besitze von Grundstücken, Wegen, Steinbrüchen, Wäldern und Schottergruben, die für den Bahnbau mit wenig Kosten ausgenutzt werden können.

Endlich wird bei der genossenschaftlichen Betriebsführung der Gefahr vorgebeugt, dass ein unrationelles, den Reinertrag beeinträchtigendes Tarifsystem zur Anwendung gelange.

So werden dem genossenschaftlichen Bau und Betrieb, indem beide auf Herabsetzung des Baukapitals, also auch des Zinserfordernisses hierfür, wie auf Verminderung der Betriebskosten und auf gute Betriebseinnahmen, also im ganzen auf Erhöhung der Rentabilität wirken, nicht unwesentliche Bedeutung auch für die Frage der Finanzirung zuerkannt werden müssen, weil mit der Besserung der Aussichten auf Rentabilität die Erleichterung der Finanzirung Hand in Hand geht. Dieser Zusammenhang schon zwingt dazu, in die Zwecksetzung der Eisenbahngenossenschaften auch den genossenschaftlichen Bau und Betrieb der von ihnen finanziell zu sichernden Bahnen aufzunehmen.

Was nun die gesetzliche Begriffsformulirung betrifft, so werden im weitesten Sinne unter Genossenschaften alle deutschrechtlichen Körperschaften verstanden, die nicht Gemeinden sind. Nach der Terminologie der neueren Gesetzgebung erscheint das Wort „Genossenschaft" als terminus technicus für alle jene Vereinigungen, welche bestimmt sind, die wirthschaftliche Lage ihrer Mitglieder mittelst Geschäftsbetriebes zu fördern.*)

Das Oesterreichische Genossenschaftsgesetz vom 9. April 1873 nimmt den Begriff der Genossenschaften als „Vereine von nicht geschlossener Mitgliederzahl, welche die Förderung des Erwerbes oder der Wirthschaft ihrer Mitglieder mittelst gemeinschaftlichen Geschäftsbetriebes oder mittelst Kreditgewährung bezwecken" und bezeichnet diese Genossenschaften als „Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften". Das Deutsche Genossenschaftsgesetz definirt die Genossenschaften als Vereine zur Herstellung von Gegenständen und zum Verkaufe derselben auf gemeinschaftliche Rechnung. Aus diesen Begriffsmerkmalen ergibt sich, dass das bestehende Genossenschaftsgesetz auf die gedachten Eisenbahngenossenschaften keine Anwendung finden kann. Die im Genossenschaftsgesetze für die Genossenschaften aufgestellten Rechtssätze sind zumeist den im Handelsgesetzbuche für die Aktiengesellschaften gegebenen Normen nachgebildet. Aber nichtsdestoweniger ist die Genossenschaft nach Oesterreichischem und Deutschem Recht keine Handelsgesellschaft, auch dann nicht, wenn sie Handel treibt.

Es wird daher zur Errichtung von Eisenbahngenossenschaften eines besonderen Gesetzes bedürfen.

Gegenüber einem eventuellen Einwurfe, dass vielleicht auch freie Vereinigungen, also Vereinigungen auf Grund von Gesellschaftsverträgen, hinreichen dürften, um die den Genossenschaften gesetzten Zwecke zu erreichen**), muss die Nothwendigkeit eines besonderen Eisenbahn-Genossenschaftsgesetzes im Interesse einer allgemeinen und gleichmässigen Entwickelung betont werden. Denn den Titres einer lediglich auf Grund eines Vertrages aufgebauten Genossenschaft wird nicht ein so weiter Markt offen stehen, und die Unterbringung dieser Titres wird viel grössere Schwierigkeiten machen, wie wenn die Genossenschaft in ein (zu diesem Zweck anzulegendes) Genossenschaftsregister eingetragen ist, und ihre Rechtsverhältnisse gesetzlich geregelt sind. Ausserdem aber wird ohne ein Eisenbahn-Genossenschaftsgesetz in keinem Falle ein Zwang auszuüben sein.

Wir kommen nun zur Frage nach den Interessenten, bezw. nach dem Maassstab zur Beurtheilung, wer überhaupt ein Interessent ist und welche von diesen Interessenten als Mitglieder zu den Genossenschaften zuzulassen sind.

Die allgemeine Kategorisierung der Interessenten bietet wohl keine Schwierigkeiten. Als Interessenten sind zu bezeichnen: der Staat, die Länder bezw. Kreise, die Gemeinden, die Privatinteressenten und die eventuell anschliessende Hauptbahn. Der Staat ist in mehrfacher Weise an der Entwickelung seines Verkehrswesens, also auch am Zustandekommen jeder einzelnen Bahn interessirt. Nicht nur vom Gesichtspunkte direkter Verwaltungsinteressen und aus strategischen Gründen oder aus fiskalischen Rücksichten wegen der zu erhoffenden grösseren Steuerkraft, sondern auch, weil es im allgemeinen Interesse des ganzen liegt, wenn einzelne Theile einem wirthschaftlichen und kulturellen Aufschwung entgegengeführt werden, was ja doch angestrebt wird. Vor allem aber ist der Staat interessirt in seiner Eigenschaft als Unternehmer der Staatsbahnen, also in allen Fällen, wo es sich um Anschluss einer projektirten Bahn an das Staatsbahnnetz oder an s. Zt. zu verstaatlichende Privatbahnen handelt. Zum Theile aus den gleichen Gründen muss das Land als Interessent bezeichnet werden. Bei der Vielseitigkeit der Staatsverwaltung tritt jedoch das Interesse des Staates gegenüber jenem des Landes bezw. Kreises ganz bedeutend in den Vordergrund. Für das Land kommen doch mehr Verwaltungs- und ideelle Interessen in Frage; denn selbst das fiskalische Interesse kann beim Lande nicht gross sein, da die Landeseinnahmen zum grossen Theile

*) Pollitzer: „Das Oesterreichische Handelsrecht."

**) Thatsächlich sind solche Versuche und mit gutem Erfolge gemacht worden, z. B. bei der Lokalbahn Görz-Cervignano-Aquilea, dann das vom Amtshauptmann v. Heimburg in Oldenburg geschaffene Netz von Kleinbahnen.

aus Zuschlägen zu direkten Staatssteuern zustande kommen, die durch den Bahnbau im allgemeinen keine wesentliche und keine rasche Steigerung erfahren werden.

Dass die Gemeinden und einzelne im Verkehrsrayon der geplanten Bahn liegende Wirthschaften, von welchen beiden ja in der Regel die Agitation zur Errichtung einer Bahn ausgeht, als Interessenten zu bezeichnen sind, bedarf wohl keinerlei Begründung.

Ebenso zweifellos ist das Interesse der Anschlussbahn, wiewohl hiervon wenig gesprochen wird. Dieses Interesse ist begründet durch die Gewinnung von neuen Transporten, welche durch den entstehenden Verkehr von und nach der Lokalbahn veranlasst werden. Considère*) veranschlagt für Frankreich die Vermehrung dieses Verkehrs auf den Hauptbahnen auf das ein- bis zweifache der Bruttoeinnahmen der Lokalbahn hinsichtlich des Güterverkehrs, und das zwei- bis neunfache hinsichtlich des Personenverkehrs. Thatsache ist**), dass z. B. in Oesterreich die Durchschnittslänge der Lokalbahnen 20 km beträgt, während die Person durchschnittlich 36 km, und die Tonne Frachtgut 91 km durchfährt.

*) „Utilité des chemins de fer d'interêt local".
**) Merores.

(Fortsetzung folgt.)

Bahneröffnungen im I. Halbjahre 1897.†)

Das Deutsche Eisenbahnnetz hat durch Eröffnung neuer Linien im I. Halbjahre 1897 einen Zuwachs von rund 420 km erfahren, von denen 140 km den Bestimmungen des Preussischen Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 unterliegen.

Die einzelnen Bahnverwaltungen nahmen, soweit uns bekannt, die folgenden Strecken in Betrieb:

1. die Bayerischen Staatseisenbahnen:
   am 1. Mai die Strecke Mühldorf-Altötting (Theilstrecke der Lokalbahn Mühldorf-Burghausen) . . . . 12,63 km
   „ 15. Juni die Strecke Berneck-Goldmühl (Reststrecke der Lokalbahn Neuenmarkt-Goldmühl) . . . . 2,14 „
   zusammen 14,77 km
2. die Militär-Eisenbahn:
   am 1. Mai die Theilstrecke Schiessplatz Cummersdorf-Jüterbog . . . . 24,97 km
3. die Preussischen und Hessischen Staatseisenbahnen[1]) und zwar:
   a) im Direktionsbezirk Altona:
      am 15. Mai die Strecke Oldesloe-Sirksrade (Theilstrecke der Neubaulinie Hagenow-Oldesloe) . . . . . 18,27 km
      „ 10. Juni die Strecke Sirksrade-Klein-Berkenthin (Fortsetzung der Theilstrecke Oldesloe-Sirksrade) . 2,10 „
      zusammen 20,37 km
   b) im Direktionsbezirk Bromberg:
      am 10. April die Strecke Goray-Czarnikau (Reststrecke der Nebenbahn Rogasen-Dratzigmühle) . . . . . . 5,64 km
   c) im Direktionsbezirk Elberfeld:
      am 21. April die Nebenbahn Osberghausen-Wiehl . . . . 8,56 km
   d) im Direktionsbezirk Erfurt:
      am 1. April die Strecke Schlettau-Lauchstädt. . . . . 10,20 km
      „ 1. Mai die Strecke Zeitz-Camburg[2]) . . . . 37,31 „
      zusammen 47,51 km
   e) im Direktionsbezirk Essen:
      am 15. Januar die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Oberhausen K. M. und Osterfeld K. M. . . . 2,10 km
      „ 1. April die Verbindungsbahn Gelsenkirchen-Schalke Rh.-Hessler . . . . 3,62 „
      zusammen 5,72 km
   f) im Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken:
      am 15. Mai die Nebenbahnstrecke Hermeskeil-Türkismühle (Verbindungslinie der Strecken Trier-Hermeskeil und Bingerbrück-Neunkirchen-Saarbrücken) . . . . 22,37 km
      und die Strecke Wemmetsweiler-Lebach (Theilstrecke der Linie Wemmetsweiler-Hermeskeil) . . . . . 17,38 „
      zusammen 39,75 km
   g) im Direktionsbezirk Stettin:
      am 17. März die Strecke Redel-Lutzig (Theilstrecke der Linie Schivelbein-Polzin) . . . . 4,95 km
      „ 1. April die Strecke Lutzig-Polzin (Reststrecke der Linie Schivelbein-Polzin) . . . . 4,31 „
      „ 1. Mai die Strecke Crampas-Sassnitz-Sassnitz-Hafen . . . . . 1,74 „
      zusammen 11,00 km
   h) im Direktionsbezirk Mainz:[3])
      am 17. Mai die Nebenbahnstrecke Osthofen-Gau-Odernheim . . . . 18,75 km
4. die Sächsischen Staatseisenbahnen:[4])
   am 1. Mai die in Kohlmühle von der Linie Bautzen-Schandau abzweigende schmalspurige Nebenbahn Kohlmühle-Hohnstein b. Schandau . . . . 12,10 km
   „ 22. Juni die schmalspurige Linie Wilzschhaus-Carlsfeld (Anschlussstrecke der Linie Chemnitz-Aue-Adorf) . . . . 7,32 „
   zusammen 19,42 km
5. die Württembergischen Staatseisenbahnen:
   am 1. Mai die als Hauptbahn gebaute, ausschliesslich dem Güterverkehr dienende Verbindungsbahn von Untertürkheim (Güterbahnhof) nach der Remsbahn Cannstatt-Waiblingen . . 2,62 km
6. die Verwaltung der Lokalbahn Bad Aibling-Feilenbach:
   am 29. Mai die in Bad Aibling an die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen anschliessende, elektrisch betriebene vollspurige Privatlokalbahn Bad Aibling-Feilenbach . . . . 12,20 km

†) Die 20,12 km lange Eisenbahn Jever-Carolinensiel-Harle, welche bisher Eigenthum der Jever-Carolinensieler Eisenbahngesellschaft war, ist am 1. Januar in den Besitz des Oldenburgischen Staates übergegangen.

Die 5,97 km lange vollspurige Nebenbahn Bühl-Bühlerthal-Oberthal (Bühlerthalbahn), die am 28. Dezember 1896 für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet wurde, ist am 26. Januar für den Gesammtverkehr in Betrieb genommen worden.

Die Betriebsführung der Blekeder Kreisbahn und der Boizenburger Stadt- und Hafenbahn ist am 15. Juni an die Betriebsabtheilung Altona der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. übergegangen.

[1]) Am 1. April hat eine anderweite Abgrenzung der Verwaltungsbezirke einiger Eisenbahndirektionen stattgefunden, hinsichtlich deren wir auf die Mittheilungen in Nr. 32 S. 278 d. Ztg. verweisen.

[2]) Die 3,73 km lange Theilstrecke Zeitz-Groitzschen ist bereits am 1. April für den Wagenladungsverkehr eröffnet und gleichzeitig die Privatanschlussanlage der Waldauer Braunkohlenwerke bei dem Haltepunkt Waldau für den Wagenladungs-Güterverkehr von der Station Groitzschen aus in Betrieb genommen worden.

[3]) Die am 5. September 1896 für den beschränkten Güterverkehr in Betrieb genommene 3,55 km lange Strecke Osthofen-Rheindürkheim ist am 1. April für die Beförderung von Gütern und Leichen eröffnet worden.

[4]) Die 19,49 km lange Schmalspurbahn Klotzsche-Königsbrück ist als vollspurige Hauptbahn ausgebaut und als solche am 1. April in Betrieb genommen worden.

7. die Aschersleben - Schneidlingen - Nienhagener Kleinbahn:
   am 1. April die vollspurige Kleinbahn Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagen 45,22 km
8. die Demminer Kleinbahnen:
   am 23. Januar die Theilstrecke Demmin-Schmarsow-Jarmen . . . . 23,40 „
   „ 5. Juni die Reststrecke Schmarsow-Treptow a/Toll . . . . 39,90 „
   zusammen 63,30 km
9. die Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn:
   am 18. April die Strecke Clauen (Dorf)-Hohenhameln . . . . 3,00 km
   „ 9. Juni die Strecke Hohenhameln-Equord . . . . 5,00 „
   (Theilstrecken der Nebenbahn Hildesheim-Hämelerwald)
   zusammen 8,00 km
10. die Lokalbahn-Aktiengesellschaft München:
   im Monat Juni die Verlängerung der Isarthalbahn von Wolfratshausen bis Eurasburg bezw. Beuerberg . . . . . 10,00 km
11. die Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn:
   am 4. Juni die Strecke Mühlhausen-Ebeleben . . . . 25,80 km
12. die Verwaltung der Randower Kleinbahn (Eigenthum der gleichnamigen Aktiengesellschaft):
   am 11. Mai die in Stöven an die Preussische Staatsbahn (Direktionsbezirk Stettin) anschliessende vollspurige Kleinbahn Stöven-Stolzenburger Glashütte . 26,12 km
13. die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft:
   am 8. Mai die Theilstrecke der Bergheimer Kreisbahnen Zieverich-Bedburg . . 5,80 km

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecken:

1. Wingen-Münzthal (12,046 km) der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche am 21. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist;
2. Zarrentin - Klein - Berkenthin (30,51 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Altona, welche voraussichtlich am 15. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird;
3. Haugsdorf-Weidenau - Stadt-Weidenau (4,379 Kilometer) und Barzdorf-Jauernig (5,194 km) der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, welche am 31. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen,

sind — und zwar die Strecken zu 2 und 3 vom Tage der Betriebseröffnung ab — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2799 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung sowie an die Königliche Eisenbahndirektion Berlin und die Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn, betreffend Zurückziehung eines Antrages auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Regelung des Verkehres zwischen Normalspur- und Schmalspurbahnen.

Sowohl in Ungarn als auch in Oesterreich wird der Betrieb zwischen Normalspur- und Schmalspurbahnen nach ein und denselben Prinzipien abgewickelt; die in dem gegenseitigen Verkehre beförderten Güter werden mittelst direkten Frachtbriefen zur Verfrachtung aufgenommen. Dieser Vorgang involvirt jedoch für die an dem Transporte betheiligten Normalspurbahnen die Tragung einer speziellen Verantwortlichkeit, die sich aus dem Umstande ergibt, dass die Kontinuität des Transportes infolge der in der Anschlussstation nothwendigen Umladung der Güter in grösserem oder geringerem Maasse gehemmt beziehungsweise verzögert wird, dass ferner infolge der Umladung nicht selten die Qualität und Quantität der Waaren nachtheilig beeinflusst werden. Diese Zustände haben nunmehr die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, welche einen Anschluss nicht nur an die in ihrem Betriebe befindlichen Schmalspurbahnen besitzen, sondern auch an selbstständig betriebene schmalspurige Lokalbahnen anschliessen, veranlasst, dass geeignete Schritte unternommen werden, behufs Regelung des Verkehres zwischen Normalspur- und Schmalspurbahnen, bei welchen der Charakter und die Bestimmung der letzteren entsprechend in Berücksichtigung gezogen werden. Bei dieser Regelung musste stets vor Augen gehalten werden, dass das allgemein gültige Betriebsreglement beziehungsweise die Verfrachtung auf Grund eines direkten Frachtbriefes im Interesse des allgemeinen Verkehres aufrecht zu erhalten ist, und somit wäre die Sanirung der in Rede stehenden Uebelstände mit Rücksicht auf die Eigenthümlichkeiten der Betriebsverhältnisse und der geringeren Leistungsfähigkeit der Schmalspurbahnen in erster Linie im Wege einer Abänderung beziehungsweise Revision des eine Ergänzung des Betriebsreglements bildenden, zwischen den einzelnen Bahnen geschlossenen Verfrachtungsübereinkommens zu versuchen unter entsprechender Aenderung der tarifarischen Bestimmungen. In dieser Richtung werden jetzt Studien gemacht, da jedoch diese Angelegenheit womöglich in Uebereinstimmung mit den Oesterreichischen Bahnen zu ordnen wäre, so haben sich die Königlich Ungarischen Staatsbahnen an die Geschäftsführende der gemeinsamen Direktorenkonferenz mit dem Ersuchen gewendet, diesen Gegenstand auf die Tagesordnung zu setzen. Für die Königlich Ungarischen Staatsbahnen hat die obige Frage Bedeutung im Verkehre mit der Bosnabahn, welche bekanntlich eine Spurweite von 0,76 m besitzt, ferner im Verkehre mit der Nagykároly-Somkuter Eisenbahn, die eine gleiche Spurweite hat; ferner werden demnächst die Schmalspurbahnen Segesvár-Szentágota und Nagybecskerek-Zzombolya dem Verkehre übergeben werden.

Die Aufhebung der Transportsteuer in Ungarn auf dem Wasserwege.

Die Ungarische Regierung beabsichtigt die Transportsteuer auf dem Wasserwege vom 1. Januar 1898 an aufzuheben. Das Recht Ungarns, die Schifffahrt auf einem freien Strome zu besteuern, ist vielfach bestritten und als mit den internationalen Verträgen unvereinbar erklärt worden. Eine energische Verwahrung gegen diese Steuer hat im Jahre 1891 auch das Oesterreichische Parlament eingelegt. In dem Berichte des volkswirthschaftlichen Ausschusses über die der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft zu gewährende Subvention wurde betont, dass es sich hier um eine grundsätzliche Frage des öffentlichen Rechtes handle, die auszutragen nicht nur Sache der Gesellschaft sei. Allein die Aussichtslosigkeit eines eventuellen Einschreitens veranlasste die Oesterreichische Regierung diesbezüglich keine Vorstellungen bei der Ungarischen Regierung zu erheben.

Das Bestreben der Ungarischen Regierung, den Wasserverkehr möglichst billig zu gestalten, einsehend, dass die besondere Billigkeit eine Existenzbedingung für die von ihr subventionirte Ungarische Dampfschifffahrtsgesellschaft bildet, hat den Gedanken nahegelegt, die Transportsteuer aufzulassen. Da jedoch die Aufhebung nicht allein für die Ungarische Gesellschaft erfolgen könnte, so müsste diese Begünstigung auch der Donau - Dampfschifffahrtsgesellschaft konzedirt werden. Für letzteres Unternehmen würde dadurch eine bedeutende Entlastung geschaffen werden, wenn man erwägt, dass die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft im Jahre 1896 294 770 fl. an Transportsteuer zu entrichten hatte.

Es ist jedoch fraglich, ob der Ungarische Staatsschatz ganz bedingungslos auf eine so grosse Einnahme verzichten wird.

Getreideverkehr auf den Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Der Getreideverkehr hat gegenwärtig nicht mehr entscheidenden Einfluss auf die Betriebsergebnisse der Ungarischen Bahnen, ist aber doch noch wichtig. Im Jahre 1896 wurden auf den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen 250 000 Wagenladungen Getreide = 12 % der Gesammttransporte zur Aufgabe gebracht. Die Einnahmen betrugen 13 000 000 fl. = 20 % der gesammten Einnahmen aus dem Frachtenverkehre. Im ersten Halbjahr 1897 wurden 95 640 Wagenladungen Getreide der Bahn übergeben, nur 3 120 = 3 % mehr als in dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres. Für das zweite Halbjahr sind angesichts des Ernteausfalles die Aussichten schwächer.

Oesterreichs Kohlenförderung und Kohlenverkehr 1886—1895.

Es ist gewiss von Interesse, auf einen 10 jährigen Zeitraum zurückzublicken und die Entwickelung der Kohlenförderung sowie des Kohlenverkehrs der grossen Eisenbahnen zu verfolgen. Die statistischen Nachweisungen des Ackerbau-

ministeriums liegen nur bis zum Jahre 1895 vor. Die Entwickelung der Kohlenförderung während des Zeitraumes 1886 bis 1895 zeigt die folgende Tabelle:

	1895 t	gegen 1886 t
Braunkohle	18 389 147	+ 8 457 795
Steinkohle	9 722 678	+ 2 301 401
Gesammtförderung	28 111 825	+ 10 759 196

Die Entwickelung der Braunkohlenförderung ist viel gewaltiger als jene der Steinkohlen. Die Braunkohlenförderung Böhmens ist im Laufe der letzten 10 Jahre von 83 500 000 auf 149 400 000 Metercentner, somit um fast 80 % gestiegen. Es ist bekannt, dass Oesterreich seine Braunkohle zum grossen Theile exportirt, während von Steinkohle namhafte Mengen, welche nicht viel geringer sind als die eigene Erzeugung, aus dem Auslande bezogen werden müssen. Die Kohlentransporte der grossen Bahnen stellen sich nun wie folgt:

	Kohlentransporte		Prozente des gesammten Güterverkehrs	
	1896	gegen 1886	1895	gegen 1886
	Millionen Tonnen			
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5,19	+ 2,14	42,7	— 0,3
Südbahn	1,43	+ 0,54	19,8	+ 4,5
Oesterr.-Ungar. St.-E.-G.	3,37	+ 1,69	36,0	+ 1,0
Oesterr. Nordwestbahn	2,97	+ 0,93	39,0	— 7,0
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	0,93	+ 0,28	49,0	— 1,0
Buschtěhrader Bahn	5,04	+ 2,29	82,0	+ 4,0
Aussig-Teplitzer Bahn	8,29	+ 3,87	90,0	—
Böhmische Nordbahn	1,11	+ 0,37	48,0	+ 6,0

Die neuesten Daten über den Kohlenverkehr der Oesterreichischen Staatsbahnen fehlen einstweilen, da der Verwaltungsbericht über das Jahr 1896 noch nicht erschienen ist. Im Jahre 1895 wurden auf den Oesterreichischen Staatsbahnen insgesammt mehr als 8 600 000 t Kohlen befördert. Von dem Kohlenverkehre der Staatsbahnen entfallen 5 800 000 t auf Braunkohle, 2 300 000 t auf Steinkohle, 300 000 t auf Koks. Die Kohlenbahn par excellence ist die Aussig-Teplitzer Bahn. Auf dieser Bahn wurden im Jahre 1896 rund 8 300 000 t Braunkohle befördert. Gegenüber dem Jahre 1886 bietet sich eine Steigerung um 3 800 000 t. Diese Ziffer gibt Zeugniss für die ausserordentliche Ausdehnung, welche die Braunkohlenförderung Nordböhmens erfahren hat. Der grössere Theil der geförderten Braunkohle nahm seinen Weg nach dem Auslande. Der Kohlenverkehr der Kaiser Ferdinands-Nordbahn umfasst 5 200 000 t und erstreckt sich fast ausschliesslich auf Steinkohlen. Die Kohlentransporte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn umfassen 42,7 % des gesammten Verkehres dieser Bahn, und es ist interessant, dass sich während der letzten 10 Jahre zwar der Kohlenverkehr bedeutend gesteigert, jedoch das prozentuelle Verhältniss zwischen Kohlenverkehr und Gesammtverkehr keine Aenderung erfahren hat. Nächst der Kaiser Ferdinands-Nordbahn steht die Buschtěhrader Bahn, deren Kohlenverkehr an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahezu heranreicht. Von den Kohlentransporten der Buschtěhrader Bahn entfallen etwa 70 % auf Braunkohle und 30 % auf Steinkohle. Auch die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft und die Oesterreichische Nordwestbahn haben bedeutende Kohlenbeförderungen. Die Nordwestbahn verfrachtet vorwiegend Steinkohle, die Elbethalbahn vorwiegend Braunkohle. Bei der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft hält sich Braunkohlen- und Steinkohlenverkehr so ziemlich die Waage. Der Kohlenverkehr der Südbahn, welcher ausschliesslich Braunkohle betrifft, ist auf 1 400 000 t gestiegen. Die Entfaltung des Kohlenverkehrs hat an der grossen Ausdehnung, welche der Eisenbahnverkehr in Oesterreich während der letzten Jahre erfuhr, jedenfalls einen hervorragenden Antheil.

Eisenbahnkonzessionen und Projekte.

Der Böhmischen Nordbahngesellschaft ist die Konzession zum Baue und Betriebe einer durch Umgestaltung der bestehenden Schleppbahn Kuttenthal-Unter-Cetno als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der Station Kuttenthal nach Unter-Cetno zum Anschlusse an die Lokalbahn Mseno-Unter-Cetno ertheilt worden. Die Dauer der Konzession reicht bis zum 28. August 1953, das ist dem Tage, an welchem die Konzession der Turnau-Kraluper Linie der Böhmischen Nordbahn erlischt. Die Staatsverwaltung hat das Recht, die Bahn jederzeit einzulösen. Die Einlösungsrente wird derart berechnet, dass die jährlichen Reinerträgnisse während der der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen drei Jahre nach Abschlag des ungünstigsten Jahres zu Grunde gelegt und hiervon der Durchschnitt berechnet wird. Die Bahn geniesst die normale Steuerbefreiung des Lokalbahngesetzes. Wenn die Einlösung nach Ablauf der Steuerbefreiung erfolgt, sind die Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln. Wenn jedoch die so berechnete Einlösungsrente nicht wenigstens die 4 % Verzinsung des Anlagekapitals sicherstellt, ist eine Annuität zu bezahlen, welche zur 4 % Verzinsung und Tilgung ausreicht; ausserdem wird der Gesellschaft die von dieser Rente zu entrichtende Rentensteuer vergütet werden. Der Staat hat aber das Recht, anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine einmalige Kapitalsleistung vorzunehmen.

Die Interessenten der Stadt Klausenburg im Vereine mit jenen der Umgebung derselben haben beschlossen, den Bau des theils innerhalb Klausenburg's, theils für die Umgebung projektirten Lokalbahnnetzes mit elektrischem Betriebe durch ausgiebige finanzielle Betheiligung zu fördern, und ist es dem ad hoc eingesetzten Komitee bereits gelungen, die Finanzirung dieses Projektes sicher zu stellen. Die zu erbauenden Linien werden von geeigneten Punkten des innerstädtischen, vorläufig mit Dampfkraft betriebenen Strassenbahnnetzes abzweigend, bis Gyula und von der zukünftigen Station Szász-Lona der Gyulaer Linie aus bis Szent-László, schliesslich im Hideg-Szamosthale bis Magyar-Fenes führen. Die Verwerthung der Wasserkraft der Szamos ist zum Betriebe der Dynamomaschinen in Aussicht genommen. Die Kosten des Baues und der Installirung der elektrischen Stationen sind mit 1 880 000 fl. bemessen.

Die Interessenten der Stadt Wieselburg und der Gemeinde Magyar-Ovár haben den Bau der projektirten Lokalbahn Wieselburg-Magyar-Ovár beschlossen und im Vereine mit dem Konzessionswerber Adolf Hahn die Beschaffung des Baukapitals bereits sichergestellt, welches für die 6,75 km lange Linie, die als schmalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe erbaut werden wird, mit 59 259 fl. bemessen ist. Zur Ermöglichung des direkten Transportes von Getreidesendungen der Erzherzoglichen Domäne Magyar-Ovár zum Bahnhofe Wieselburg der Hauptlinie Budapest-Bruck an der Leitha wird die Beförderung der zur Verladung bestimmten und beladenen normalspurigen Güterwagen auf Rollschemeln (Trux) erfolgen.

Betriebseröffnungen.

Am 31. d. Mts. werden nach einer Mittheilung der K. K. Staatsbahndirektion zu Olmütz die beiden Oesterreichischen Staatsbahnstrecken Haugsdorf-Weidenau-Stadt Weidenau (4,38 km lang) und Barzdorf-Jauernig (5,19 km lang) für den Gesammtverkehr eröffnet werden. Beide Linien sind vollspurig, werden mit Dampfkraft betrieben und der K. K. Staatsbahndirektion zu Olmütz unterstellt; sie zweigen in den Stationen Haugsdorf-Weidenau bezw. Barzdorf von der K. K. Staatsbahnlinie Nieder-Lindewiese-Heinersdorf ab. Die letztgenannte Strecke hat keine Zwischenstationen, dagegen befindet sich an der erstgenannten Strecke noch die Haltestelle Gross-Krosse (2,32 km von Haugsdorf-Weidenau und 2,06 km von Stadt Weidenau entfernt).

Südbahn.

Aktientilgung. Der Verwaltungsrath der Südbahn wird sich zu Beginn des Herbstes mit der Frage beschäftigen, ob und in welcher Weise eine Hinausschiebung der Aktientilgung vorgenommen werden kann. Die Tilgung der Südbahnaktien geschieht mittelst jährlicher Verloosungen, welche regelmässig am 1. Dezember stattfinden. Bisher sind von den in Umlauf befindlichen 750 000 Südbahnaktien 15 569 Stück getilgt. Die Konzessionsurkunde der Südbahn enthält über die Tilgung der Aktien keine Verfügung; das Statut ordnet aber an, dass die Tilgung der Aktien mit dem Jahre 1873 beginnt und in der Art fortgesetzt wird, dass während der Konzessionsdauer sämmtliche Aktien rückgezahlt werden. Auf Grund dieser statutarischen Bestimmung hat der Verwaltungsrath seinerzeit einen Tilgungsplan ausgearbeitet, welcher von Jahr zu Jahr steigende Tilgungsraten enthält. Es besteht nun die Absicht, den Tilgungsplan derart abzuändern, dass das Tilgungserforderniss der nächsten Dezennien herabgesetzt und der Schwerpunkt der Tilgung der Aktien in die letzten 14 Jahre der Konzessionsdauer, welche durch den Prioritätendienst nur mehr in geringerem Maasse belastet sind, verlegt wird. Die Aenderung des Tilgungsplanes macht keine Statutenänderung erforderlich und kann desshalb durch einen einfachen Beschluss des Verwaltungsrathes erfolgen. Sollte sich die Verwaltung entschliessen, die Maassnahme im eigenen Wirkungskreise durchzuführen, dann würde der auszuarbeitende geänderte Tilgungsplan bereits bei der am 1. Dezember stattfindenden Verloosung zur Anwendung kommen. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass der Verwaltungsrath zu der geplanten Verminderung der

Aktientilgung die Genehmigung der Generalversammlung einholt. In diesem Falle würde die diesjährige Tilgung noch nach dem alten Tilgungsplane erfolgen und die Verminderung der Aktientilgung erst im nächsten Jahre platzgreifen. Der Südbahn würde aus der Verminderung des Erfordernisses für den Tilgungsdienst der Aktien eine von Jahr zu Jahr steigende Ersparniss erwachsen. Am 1. Dezember 1896 wurden 1 075 Stück Aktien verloost. Es wird nun zwar nicht beabsichtigt, die künftigen Tilgungen ganz aufzulassen, wohl aber soll die Zahl der zu verloosenden Aktien auf ein sehr niedriges Maass herabgesetzt werden. Wenn die Südbahn die genannte Tilgungsziffer um 1 000 Stück vermindern wollte, würde ihr eine Ersparniss von 500 000 Frcs. anwachsen. Diese Ersparniss würde namentlich im künftigen Jahrhundert, wo die Zahl der zu tilgenden Aktien sehr rasch steigt, eine namhafte Vergrösserung erfahren. Die auf diese Art frei werdenden Beträge sollen jedoch nicht etwa zur Erhöhung der Dividende verwendet werden. In den nächsten Jahren, wo für die Investitionen noch der Rest der Markanleihe zur Verfügung steht, würde die Ersparniss bei der Aktientilgung dazu herangezogen werden, um die schwebende Schuld nach und nach herabzumindern. Wenn die Anleihe erschöpft ist, würde das Mindererforderniss aus der Aktientilgung im Vereine mit dem kapitalisirten Gewinne aus der Prioritätenkonversion die Quelle bieten, aus welcher die Investitionen künftiger Jahre gedeckt werden sollen.

Neuer Personentarif. Im Anschluss an die Mittheilung in Nr. 55 S. 510 d. Ztg. ist noch zu berichten, dass auch die Verhandlungen über den auf den Ungarischen Linien einzuführenden Personentarif nunmehr beendigt sind. Dieser Tarif ist dem Ungarischen Zonentarif ähnlich, unterscheidet sich von diesem aber dadurch, dass der Südbahntarif bei der 14. Zone nicht stehen bleibt, sondern 17 Zonen enthält. Ueberdies wird dem Südbahntarife die 20 % Transportsteuer, welche die Gesellschaft an den Ungarischen Staat abzuführen hat, zugeschlagen.

Im Verkehre zwischen Stationen des Oesterreichischen und Ungarischen Netzes werden die beiderseitigen Tarifsätze aneinander gestossen.

Nach dem jetzt noch geltenden Tarife der Südbahn werden für 1 km Personenzug 2,37 kr., 3,56 kr. und 4,75 kr., für 1 km Schnellzug 2,84 kr., 4,27 kr. und 5,7 kr. berechnet. Ausserdem gelten auf dem Oesterreichischen Netze für Strecken über 300 km ermässigte Sätze bis zu 1,35 kr., 2 kr. und 2,7 kr. für 1 km Personenzug und 1,62 kr., 2,4 kr. und 3,24 kr. für 1 km Schnellzug. Der neue Tarif hält an dem bisherigen Verhältnisse der 3 Wagenklassen fest, stellt aber wesentlich niedrigere Einheitssätze für das Kilometer auf. Es ist nämlich geplant: für 1 km Personenzug für Strecken bis 600 km III. Klasse 3,5 Heller, II. Klasse 5,25 Heller, I. Klasse 7 Heller; für 1 km Personenzug für Strecken über 600 km III. Klasse 3 Heller, II. Klasse 4,5 Heller, I. Klasse 6 Heller zu erheben. Die Berechnung der die Entfernung von 600 km übersteigenden Strecken soll so erfolgen, dass die ersten 600 km nach dem erstbezifferten Einheitssatze, das restliche Wegstück aber nach dem zweiten, niedrigen Satze berechnet wird. Was nun die einzelnen Zonen betrifft, so sind dieselben von verschiedener Länge geplant. Für den Nahverkehr kommt die 5-Kilometerzone zur Anwendung und gilt bis 30 km; von 31 bis 130 km wird die 10-Kilometerzone, von 131 bis 150 die 20-Kilometerzone, bis 200 km die 25-Kilometerzone, von 201 bis 900 km die 50-Kilometerzone angewendet.

Debreczin-Derecske-Nagy Létaer Lokaleisenbahn.

Der Geschäftsbericht über das Jahr 1896 — dem 2. Betriebsjahre der Gesellschaft — enthält folgende Angaben: Es wurde eine Roheinnahme von 52 373,73 fl. (im Jahre 1895 48 996,48 fl.) erzielt, von welcher 28 277,88 fl. = 54,5 % (26 730,77 fl.) auf die von den Königlich Ungarischen Staatsbahnen aufgerechneten Regiespesen entfallen. Der Betriebsüberschuss beträgt demzufolge 24 095,85 (22 265,71) fl., zu welchen noch 702,43 fl. als Zinseneinnahme, ferner als Uebertrag vom Jahre 1895 205,82 fl. kommen, so dass die Gesammteinnahme 25 004,10 fl. beträgt. Nach Abzug der gesellschaftlichen Ausgaben von 1 081,05 fl. verbleiben 23 923,05 (20 201,02) fl., wovon zur Einlösung der in diesem Jahre ausgeloosten 15 Prioritätsaktien 3 000 fl. (im Jahre 1895 13 Stück und 2 600 fl.) verwendet werden, so dass 20 923,05 fl. zur Verfügung der Generalversammlung stehen.

Es wurde beantragt von dem genannten Betrage den 1896er Kupon der 4 819 Prioritätsaktien mit je 430 fl. einzulösen, was 20 721,70 fl. erfordert und die verbleibenden 201,35 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Da die Prioritätsaktien-Besitzer Anspruch auf 5 % Dividende haben und die obige Zahlung nur 2,15 % ergibt, so werden deren rückständige Ansprüche von 2,85 % = 5,70 fl. in den nachfolgenden Betriebsjahren zu berücksichtigen sein.

Die Generalversammlung fand am 23. Juni l. J. statt, und wurden in dieser die vorstehenden Anträge der Direktion einstimmig angenommen.

Csetnekthal-Lokaleisenbahn.

Am 28. Juni d. J. fand die diesjährige ordentliche Generalversammlung obengenannter Lokaleisenbahn-Gesellschaft statt. Dem in der Versammlung verlesenen Geschäftsberichte über das abgelaufene Jahr ist zu entnehmen, dass das Reinerträgnis sich auf 27 526,94 fl. beläuft. Es wurden 30 506 Personen und 42 282 t Güter befördert. Die Anzahl der Personenkilometer betrug 344 716, jene der Tonnenkilometer 840 324. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre ergaben 5 606,13 fl., jene aus dem Frachtenverkehre 35 241,11 fl., von welch' letzteren jedoch 262,74 fl. Manipulationsgebühren in Abzug zu bringen sind; es ergibt sich sonach aus dem Personen- und Frachtenverkehre zusammen eine Einnahme von 40 584,50 fl. Von diesen Gesammteinnahmen kommen in Abrechnung die an die Königlich Ungarischen Staatsbahnen zu entrichtenden Auslagen im Betrage von 11 089,68 fl., wonach eine Reineinnahme von 29 494,82 fl. sich ergibt. Aus verschiedenen Einnahmen stammt der Betrag von 341,47 fl., nach dessen Hinzurechnung als Endergebniss der Betriebsrechnung die Summe von 29 836,29 fl. resultirt. Die Kontokurrentzinsen im Jahre 1896 ergaben 731,84 fl., der Uebertrag vom Jahre 1895 bezifferte sich mit 270,85 fl. Die gesellschaftlichen Auslagen betrugen 2 612,04 fl., zur Tilgung von 7 Prioritätsaktien wurden 700 fl. verwendet und mit Berücksichtigung dieser Posten ergibt sich das oben ausgewiesene Reinerträgniss von 27 526,94 fl., worüber die Generalversammlung zu verfügen hat. Die Anträge: 82,59 fl. dem Reservefonds, 27 235,70 fl. zur Einlösung von 7 361 Kupons à 3,70 fl. für 1896 zu verwenden und 208,65 fl. auf neue Rechnung vorzutragen, wurden angenommen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direktion und an den Aufsichtsrath und Vornahme der Wahlen in diese beiden Körperschaften wurde die Generalversammlung geschlossen.

Muránythaler Lokaleisenbahn.

Genannte Gesellschaft hielt am 28. Juni d. J. ihre diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung ab. Dem in der Generalversammlung verlesenen Geschäftsberichte über das abgelaufene Jahr zufolge wurden im Berichtsjahre 82 818 Personen (82 845 im Vorjahre), ferner 47 354 (58 179) t Güter befördert, aus welchen eine Einnahme von 17 176,97 (17 232,82) fl. bezw. 59 511,03 (75 245,76) fl., zusammen sonach 76 688,00 (92 478,58) fl. erzielt wurde. Nach Abzug der Ausgaben verbleibt einschliesslich des Vortrages aus dem Jahre 1895 der Betrag von 50 742,37 fl. zur Verfügung der Generalversammlung, gegen 57 749,85 fl. im Vorjahre. Es gestaltete sich sonach das Ergebniss des Jahres 1896 um 7 007,48 fl. = 12,1 % ungünstiger als dasjenige des Jahres 1895.

Bezüglich der Verwendung des Reingewinnes wird beantragt: 160 fl. dem Reservefonds zuzuwenden, 1 300 fl. zur Einlösung der Präsenzmarken der Direktion und des Aufsichtsrathes, 1 500 fl. zur Einlösung von 15 ausgelosten Prioritätsaktien, 47 477,70 fl. zur Bezahlung einer Dividende von 3,55 fl. für den Koupon auf 13 374 Prioritätsaktien zu verwenden und 304,67 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Annahme der Anträge der Direktion wurde derselben und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt, sodann die Neuwahlen in die Direktion und den Aufsichtsrath vorgenommen.

Nagy-Szeben (Hermannstadt)-Nagydisznóder Eisenbahn.

Am 27. Juni d. J. fand die diesjährige (3.) Generalversammlung der genannten Lokaleisenbahn-Gesellschaft statt. Der Jahresbericht über das verflossene Betriebsjahr wurde in der Versammlung verlesen. Demselben zufolge wurden im Jahre 1896 46 800 Personen befördert, um 12 000 mehr als im Jahre 1895; die beförderte Frachtmenge stieg von 3000 t im Jahre 1895 auf 6 716 t. Die Gesammteinnahmen betrugen 13 408,48 fl., die Gesammtausgaben 8 769.03 fl., somit der Betriebsüberschuss 4 639,45 fl. Es wurde beantragt, 600 fl. zur Einlösung von 3 Prioritätsaktien, 3 800 fl. zur Vertheilung einer Dividende an die Prioritätsaktien zu verwenden und 239,45 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Diese Anträge wurden von der Generalversammlung angenommen, sodann der Direktion und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt und die Neuwahlen vorgenommen.

Komorn-Dunaszerdahelyer Lokaleisenbahn.

Die genannte Aktiengesellschaft hielt am 27. Juni d. J. ihre 1. Generalversammlung ab. Dem Geschäftsbericht für das Jahr 1896 ist zu entnehmen, dass infolge Beschleunigung der Bauarbeiten es gelungen ist, die Bahn schon am 17. November 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben zu können. Die Betriebseinnahmen betrugen 5 675,06 fl., die Betriebsausgaben bezifferten sich mit 3 519,24 fl., somit resultirt ein Betriebsüberschuss von 2 155,82 fl. Es wurde beantragt, diesen Betrag auf Rechnung des Jahres 1897 zu übertragen. Nach Annahme des Antrages der Direktion wurde derselben und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt und die Wahlen in diese beiden Körperschaften vorgenommen.

Die Direktion berichtete der Generalversammlung über ihre Bestrebungen, betreffend die Vereinigung ihrer Bahnlinie mit jener der Pressburg-Dunaszerdahelyer Lokaleisenbahn.

Pressburg-Dunaszerdahelyer Lokaleisenbahn.

Die Generalversammlung genannter Aktiengesellschaft wurde am 27. Juni d. J. abgehalten. Dem bei dieser Gelegenheit verlesenen Geschäftsberichte für 1896 ist zu entnehmen, dass die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr 101 106,19 fl. betrugen, die Ausgaben bezifferten sich mit 50 087,49 fl.; es ergibt sich sonach ein Betriebsüberschuss von 51 018,70 fl. Nach Hinzurechnung sonstiger Einnahmen, als Zinsen und Uebertrag vom Vorjahre und nach Abrechnung von 1 100 fl., welche zur Ausloosung von 11 Prioritätsaktien benöthigt werden und von 2 670 fl. als Ehrenhonorar der Direktion und des Aufsichtsrathes verbleibt der Betrag von 61 247,17 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Es wurde beantragt, den 1896 er Koupon von 11 025 Prioritätsaktien mit je 5,43 fl. einzulösen, wozu 59 865,75 fl. erforderlich sind und den Rest von 1 381,42 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben. Dieses Erträgniss entspricht einer Betriebszeit von 1 Jahr und 131 Tagen, sonach pro rata temporis einer Verzinsung der Prioritätsaktien zu 4 %. Die Anträge der Direktion wurden genehmigt, derselben und dem Aufsichtsrath das Absolutorium ertheilt und die Wahlen sowohl in die Direktion als in den Aufsichtsrath vorgenommen.

Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf.

Der Firma Lindheim & Co. in Wien, als Konzessionärin der Lokalbahn Stramberg - Wernsdorf, wurde die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf“ mit dem Sitze in Wien ertheilt und sind deren Statuten genehmigt worden.

Strassenbahnen.

Budapester Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. Die Kommunalverwaltung von Budapest hat in einer an die Direktionen der im Bereiche der Haupt- und Residenzstadt exploitirenden Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe und zwar jene der Budapester Strasseneisenbahnen, der Budapester Stadtbahn und der Vororte-Strasseneisenbahnen, gerichteten Zuschrift diese aufgefordert, ihr unverzüglich Vorschläge über die Art und Weise der Einführung eines wechselseitigen Umsteigedienstes vorzulegen. Die Erzielung eines Einvernehmens scheint um so eher ausser Frage gestellt, als bezüglich der péageweisen Benutzung von Anschlussstrecken bereits ein Uebereinkommen getroffen wurde.

Elektrische Strassenbahn in Pressburg. Der Pressburger Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe ist die Bewilligung zum Baue einer von einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Betriebsnetzes abzweigenden und bis zum allgemeinen Krankenhause führenden Flügelbahn ertheilt worden.

Eisenbahnwagen-Bauanstalt in Raab.

Die neu gegründete Eisenbahnwagen-Bauanstalt in Raab hat Anfangs dieses Monats den Betrieb aufgenommen. Die Anstalt ist vorläufig für die jährliche Herstellung von 1 200 Wagen eingerichtet.

Dampfschiffverkehr zwischen Szolnok und Tisza-Füred.

Mehrere am Ufer der Theiss gelegene Gemeinden des Szolnoker Komitates haben die Idee angeregt, auf der Theiss zwischen Szolnok und Tisza-Füred Dampfschifffahrten für den Personen- und Lastenverkehr einzurichten. Der Verwaltungsausschuss des Szolnoker Komitates hat sich bereits mit dieser Angelegenheit beschäftigt und beschlossen, die „Ungarische Fluss- und Seeschifffahrt-Gesellschaft“ und den Minister für Handel und Ackerbau zu ersuchen, diesen Plan zu unterstützen. Auf Anregung des Szolnoker Komitates hat sich nun auch der Verwaltungsausschuss des Heveser Komitates dieser Bewegung angeschlossen. Schon zur Zeit des Baues der Bahn Debreczin-Füzesabony ist der Plan der Organisation des Dampfschiffverkehres zwischen Tisza-Füred und Szolnok in Aussicht genommen worden. Zu diesem Zwecke wurde damals auch bei der Brücke von Tisza-Füred eine Strecke des Theissufers zur Errichtung eines Hafens freigehalten.

Aus Frankreich.

Paris-Lyon-Mittelmeerbahn im Jahre 1896.

Die hervorstechendste Thatsache im Geschäftsleben der Gesellschaft war 1895 der Umstand, dass sie die Zinsengewähr des Staates nur noch mit 347 884 Frcs. in Anspruch nahm. Das Jahr 1896 hat unter noch besseren Bedingungen abgeschlossen; nicht nur wurde die Zinsengewähr nicht in Anspruch genommen, sondern die Gesellschaft zahlte noch eine Summe von 5 715 245 Frcs. an den Staat zurück. Das ist kein vorübergehendes Ereigniss, sondern der Anfang eines neuen Abschnitts des Wohlstandes und der Entwickelung; die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat mit der immerhin etwas demüthigenden Rolle des Entleihers abgeschlossen. Die Lage des Netzes und die verhältnissmässig geringe Bedeutung der noch für die Baurechnung betriebenen Linien, die nach und nach in das gewährleistete Netz eintreten sollen, geben die sichersten Hoffnungen für die Zukunft auf einen steigenden Werth der Antheilscheine der Gesellschaft. Ihr Gesammtnetz umfasst jetzt 10 319,1 km; davon kommen zunächst die Linien in Abzug, die ohne Entschädigung nicht in das allgemeine gewährleistete Netz eintreten können, nämlich die Schweizerische Strecke bis Genf (15 km), die Rhone-Mont Cenisbahn (144 km) und das Algerische Netz (513 km). Nach Abzug dieser 672 km bleiben 9 647 km, die sich in zwei grosse Gruppen theilen, das für die Zinsengewährrechnung und das für die Anlagekostenrechnung betriebene Netz. Das erstere umfasst das alte Netz mit 5 694 km und die nach und nach in das gewährleistete Netz einverleibten neuen Linien mit 2 517 km, zusammen also 8 211 km, die jetzt das gewährleistete Netz bilden. Die übrigen 1 436,1 km bilden das für die Baurechnung betriebene Netz; davon sind 416 km im Betriebe, 44 km wurden 1896 eröffnet, 478 km sind im Bau und 498,1 km sind noch zu bauen.

Dank den fortdauernden Anstrengungen wachsen die Einnahmen bedeutend schneller als die Ausgaben; so betrugen die Einnahmen 1890 bei 8 095 km Länge 346 671 000 Frcs., 1896 bei 8 627 km Länge dagegen 386 002 000 Frcs. Die Ausgaben stiegen in diesem Zeitraum von 155 779 000 auf 172 786 000 Frcs. und der Ueberschuss von 190 892 000 auf 213 216 000 Frcs.; das Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme, das 1890 44,9 % betrug und in den folgenden Jahren stets höher war, sank 1896 auf 44,76 %. Es ist verdienstlich, dieses Verhältniss herabgedrückt zu haben, aber dieses Verdienst wächst noch bedeutend, wenn man bemerkt, dass der durchschnittliche Tarif 1890 bedeutend höher als 1896 war; im Personenverkehr ist er um 16 %, im Güterverkehr um 7 % ermässigt worden. Gegenüber dem Vorjahre sind die Einnahmen um mehr als 6 Millionen, die Ausgaben aber noch nicht um 1 Million gestiegen. In Anspruch genommen musste die Zinsengewähr werden für die Rhone-Mont Cenisbahn mit 2,25 Millionen und für das Algerische Netz mit etwas mehr als 1 Million.

Die Orléansbahn im Jahre 1896.

Im Jahre 1884 hatte das Netz, wie es vor den Verträgen von 1883 war, eine Einnahme von 177 Millionen Francs ergeben. Das war ein Höchstpunkt; denn 4 Jahre später brachte dieses selbe Netz nur noch 153 Millionen. Indessen besserte sich die Lage ständig und zum ersten Male seit 12 Jahren haben die Einnahmen des Hauptnetzes diejenigen von 1884 überschritten; denn sie beliefen sich 1896 im ganzen auf 179 261 166 Frcs. oder um 4 886 550 Frcs. mehr als 1895. Aus dem eigentlichen Betriebe rührten davon 178 722 714 Frcs. oder 34 961,41 Frcs. für 1 km her. Auf den neuen Linien, deren Länge wie im Vorjahre 1 663 km betrug, stieg übrigens die Einnahme nur um 155 611 Frcs.; für das ganze Netz stieg demnach die Einnahme um 5 042 161 Frcs. gegenüber dem Vorjahre. Die Einnahmevermehrung rührt sowohl aus dem Personen- als auch aus dem Güterverkehre her. Die Einnahme aus dem Eilgutverkehre, der die Postpackete umfasst, stieg um 1 472 453 Frcs.; um ungefähr die gleiche Summe diejenige aus dem Personenverkehre, doch entfällt die Zunahme ganz auf die II. und III. Klasse. Für die II. Klasse ist der Verkehr um 5,51 %, die Einnahme um 4,18 % gestiegen; für die III. Klasse der Verkehr um 3,75 % und die Einnahme um 2,74 %; für die I. Klasse ist dagegen der Verkehr nur um 0,15 % gestiegen, die Einnahme aber um 2,78 % zurückgegangen. Der Verkehr auf der Linie nach Sceaux und Limours ist in 2 Jahren, von 1894 bis 1896 um 53 % gestiegen.

Im Frachtgutverkehr trat eine sehr wesentliche Steigerung bei einer ziemlich grossen Anzahl Waaren ein, am bemerkenswerthesten war sie für die Hüttenerzeugnisse, die nach dem Gewicht 17,52 % mehr als 1895 aufwiesen. Zuckerrüben, Kartoffeln, Hafer, Gerste, Mais waren auch in grosser Steigerung um 20 bis 25 %, aber die Verkehrszunahme an Getreide betrug nur 4,27 %. Dagegen ging der Weinverkehr um 54 259 t gegen das Vorjahr zurück. Indessen nicht nur die Steigerung der Einnahmen hat zu dem Gedeihen der Orléansbahn beigetragen, sondern auch die fortgesetzte Verminderung der Ausgaben; denn als solche kann man es ansehen, wenn bei einer Steigerung der Einnahmen des Hauptnetzes um 4 886 550 Frcs. die Ausgaben um noch nicht 34 000 Frcs. gestiegen sind. Sie erreichten auf dem Hauptnetz 83 127 720 Frcs. und da die Einnahmen 178 722 714 Frcs. betrugen, verblieb ein Ueberschuss von 95 594 994 Frcs.; das Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme betrug nur 46,51 % gegen 47,85 % im Vorjahre. Die Zinsengewähr des Staates brauchte bei so günstiger Lage nur mit 676 825 Frcs. gegen 6 971 364 Frcs. im Vorjahre in Anspruch genommen werden, so dass also auch bei der Orléansbahn der Zeitpunkt nicht mehr fern zu sein scheint, wo sie nicht mehr auf die Zinsengewähr angewiesen ist.

Wirthschaftliche Bahnen des Nordens im Jahre 1896.

Die Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens, welche 281,41 km im Betriebe, 93,15 km im Bau und 101,50 km in Bauvorbereitung hat, hatte 1896 eine Einnahme von 2 098 872,72 Francs. Davon verzehrten die Betriebskosten 899 693,66 Frcs., verschiedene Abschreibungen, die Verwaltungsunkosten, Steuern, Versicherungsbeiträge usw. 141 039,56 Frcs. und die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 403 280 Frcs. Von den verbleibenden 654 859,50 Frcs. flossen 32 742,98 Frcs. in die Rücklagen; 588 175 Frcs. bildeten den Gewinn der Antheilscheine, 31 470,78 Frcs. waren zu deren Tilgung bestimmt, 24,70 Frcs. standen dem Verwaltungsrathe als Gewinnantheil zu und der Rest von 2 446,04 Frcs. floss in die Rücklagen für unvorhergesehene Fälle. Der Gewinn der Antheilscheine betrug 25 Frcs. oder nach Abzug der Steuer 22,90 Frcs. für den Antheilschein von 500 Frcs.

Bücherschau.

Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. I. Theil: Eisenbahn-Stationsverzeichniss der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen, sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europas (mit Ausnahme der Eisenbahnen Grossbritanniens) unter Angabe der Adressen der Eisenbahn- und Stationsverwaltungen sowie der leitenden Bahnbeamten, der Entfernungen der Stationen unter einander, der Abfertigungs- und sonstigen Befugnisse derselben im Eisenbahn-Gütertransporte sowie ihrer geographischen und politischen Lage. 28 Auflage, Berlin 1897. Verlag von Barthol & Co. (W. Lobeck). Preis 8,50 *M.*

Soeben ist das genannte Werk in seiner 28. wieder vollständig umgearbeiteten Auflage erschienen, den Stand des Europäischen Eisenbahnnetzes am 1. Juni d J. darstellend.

Aus dem ergänzten Adressenverzeichniss der Bahnverwaltungen, sowie aus den Angaben über die seit dem Erscheinen der letzten Auflage in Europa eröffneten Bahnlinien, deren Stationsverhältnisse in dem Werke berücksichtigt sind, ist zu ersehen, wie bedeutend und umfangreich die Aenderungen in der neuen Auflage sind. Unter anderen sind die Neuorganisation der Bayerischen Staatseisenbahnen sowie die am 1. April d. J. in Kraft getretene Betriebs- und Finanzgemeinschaft zwischen Preussen und Hessen und die hierdurch erfolgte anderweite Abgrenzung verschiedener Direktions- und Inspektionsbezirke berücksichtigt, ebenso die Bahneröffnungen der dem K. K. Oesterreichischen Eisenbahnministerium unterstehenden Staatsbahnen, desgleichen die Erweiterungen des Ungarischen, Schwedischen und Russischen usw. Staatsbahnnetzes.

Die Anordnung des Stoffes im geographischen Theil ist — unter Einfügung der neuen Bahngebiete — im Wesentlichen dieselbe geblieben, nur sind die im Preussischen Staatsgebiete gelegenen, dem Gesetz vom 28. Juli 1892 unterworfenen Kleinbahnen der besseren Uebersichtlichkeit wegen und bei der erheblichen Ausdehnung des Kleinbahnnetzes in einem besonderen Abschnitte zusammengefasst. Diese Angaben enthalten bei den dem Personen- und Güterverkehre dienenden Kleinbahnen ausser der Verwaltungsadresse ein möglichst klares Bild der geographischen Lage der betreffenden Bahn durch Mittheilung der Uebergangs- bezw. Anschlussstation der Kleinbahn an die Hauptbahn, der einzelnen Stationen und deren Entfernungen von der Anfangs- bezw. Anschlussstation, der Angabe der Provinz bezw. des Regierungsbezirkes, in welchem die Bahn gelegen ist und der Spurweite der Kleinbahn. Durch die Angabe der Anschlussstation der Kleinbahn an die Hauptbahn ist es den Versendern und den Abfertigungsstellen ermöglicht, der Anforderung zu genügen, dass im Güterverkehr mit Kleinbahnen der Frachtbrief stets die Angabe der Eisenbahnstation, an welche die Kleinbahn anschliesst und auf welcher die Sendung dieser zu übergeben ist, enthalten muss, es sei denn, dass ausnahmsweise ein direkter Tarif für den Verkehr mit einer Kleinbahnstation eingerichtet ist.

Wie in der vorigen Ausgabe des Werkes sind die Eisenbahnen, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, besonders gekennzeichnet.

In dem angehängten genauen alphabetischen Stationsregister findet sich, zum Zweck des raschen Gebrauchs, bei jeder Station angegeben, zu welchem Bahngebiet (bei den Preussischen und Hessischen Staatsbahnstationen auch zu welchem Verkehrs-Inspektionsbezirk) dieselbe gehört und inwieweit deren Güterverkehr beschränkt ist usw. Dieser Theil gibt den Versendern und Abfertigungsstellen das Mittel an die Hand, nicht nur sofort festzustellen, welchem Bahngebiet die fragliche Station angehört, sondern sich auch durch Nachschlagen der betreffenden Stelle des geographischen Stationsverzeichnisses über die übrigen Verhältnisse jeder Station schnell und eingehend zu unterrichten.

Nachruf.

Mit **Professor Dr. jur. Levin Goldschmidt** in Berlin, welcher nach langen schweren Leiden am 16. d. Mts. in seinem 68. Lebensjahre an einem Herzschlage starb, ist eine der ersten Autoritäten auf dem Gebiete des Handelsrechts dahingegangen. Wie für alle Institute des Verkehrswesens zeigte er stets ein besonderes Interesse für die Ausbildung des Eisenbahnrechts, weshalb wir es für unsere Pflicht halten, seiner auch an dieser Stelle ausführlicher zu gedenken. Goldschmidt war im Jahre 1829 zu Danzig geboren, woselbst sein Vater und dessen Bruder eines der angesehensten Handelshäuser begründet hatten. Er besuchte das Gymnasium zu Danzig, wo er bei seinen Lehrern und Mitschülern durch seinen wahrhaft bewunderungswürdigen Fleiss, der ihn sein ganzes Leben hindurch auszeichnete, in hohem Ansehen stand. Nach bestandenem Abiturientenexamen bezog er die Universität Berlin und erwarb im Jahre 1851 in Halle die juristische Doktorwürde. Als Auskultator und Referendar arbeitete er bei dem damaligen Stadt- und Kreisgericht in Danzig, ging dann aber nach Baden und habilitirte sich 1855 als Privatdozent an der Universität Heidelberg, wo er bald als ausserordentlicher und dann als ordentlicher Professor der Rechtswissenschaften angestellt wurde. Eine besonders hervorragende Thätigkeit entwickelte er auf dem Gebiete des Handelsrechts und wurden seine Kollege über diese Rechtsmaterie bald stark besucht. Seit 1858 hatte er als sein Organ eine eigene Zeitschrift gegründet, die „Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht“, welche zahlreiche, werthvolle Beiträge aus seiner Feder enthält, darunter auch viele, welche in das Gebiet des Eisenbahnrechts einschlagen, so z. B. eingehende Besprechungen von dem Eisenbahnrechte gewidmeten Schriften. Sein werthvolles Gutachten über den Lucca-Pistojabahn-Aktienstreit ist als Beilage seiner Zeitschrift und auch als selbständige Monographie erschienen. Als sein Hauptwerk sind das 2 bändige „Handbuch des Handelsrechts“ sowie sein praktisches und rechtsphilosophisches Buch: „System des Handelsrechts“ (1887 zuerst erschienen) zu nennen, welches bis jetzt 4 Auflagen erlebt hat. Goldschmidt's Werke geben Zeugniss von seinem tiefen rechtshistorischen Blick und seiner erstaunlichen Belesenheit. Er verfolgte die Institute des Handelsrechts bis in die antike Zeit zurück. Seinen wissenschaftlichen Untersuchungen lag die Forderung eines Deutschen bürgerlichen Gesetzbuchs nahe, und so war Goldschmidt einer der ersten, welche die Ausarbeitung eines solchen forderten. Er wurde auch vom Bundesrath in die von demselben zusammenberufene vorbereitende Kommission für die Bearbeitung dieses Gesetzbuchs gewählt, und hat er auch stets unmittelbar an der Ausgestaltung des Deutschen Handelsrechts mitgearbeitet.

Nach Gründung des Reichs-Oberhandelsgerichts wurde Goldschmidt als Rath in diesen höchsten Deutschen Gerichtshof berufen, welchem er eifrig wirkend länger als ein Jahrzehnt bis zum Jahre 1875 angehörte, wo er als erster Professor des Handelsrechts an die Universität Berlin (mit dem Titel Geheimer Justizrath) berufen wurde.

1875—1877 wurde Goldschmidt, welcher als eifriger Patriot an der politischen Entwickelung des Deutschen Reiches den lebhaftesten Antheil nahm, nationalliberaler Vertreter der Stadt Leipzig im Deutschen Reichstage.

In dem Kreise seiner Berufsgenossen sowie aller, welche den verdienstvollen, hochbegabten Mann kannten, wird man seiner stets ehrenvoll gedenken.

Personalnachrichten.

Hessen.

Der Eisenbahn-Bauinspektor bei den Oberhessischen Bahnen Heinrich Simon ist zum Bau- und Betriebsinspektor bei der Main-Neckar-Eisenbahn und der Betriebskontroleur bei den Oberhessischen Eisenbahnen, Eisenbahn-Bauinspektor Friedrich Hess, — unter Belassung des Titels „Eisenbahn-Bauinspektor“ — zum Werkstättenvorsteher in der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft mit Wirkung vom 1. April d. J. ernannt worden.

In den Ruhestand sind getreten: der Maschineningenieur bei der Main-Neckar-Eisenbahn, Geheimer Baurath Ferdinand Becker, ferner aus Anlass ihres Eintritts in den Dienst der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft der Ober-Güterinspektor bei den Oberhessischen Eisenbahnen, Heinrich Kriegk und der Ministerialsekretär bei dem Ministerium der Finanzen, Henry Jordan.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Oktober d. J. ab erhält die Station Solingen-Süd die Bezeichnung „Solingen". (1598)

Elberfeld, den 16 Juli 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Aufnahme von Torfstreu und Torfmüll in den Rohstofftarif. Im Staatsbahn - Gruppen - und Wechselverkehr, ferner im Wechselverkehr mit Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab in dem Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter neuer Ziffer 7 aufgenommen:

„7. Torfstreu und Torfmüll".

Die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen findet auf diese Artikel keine Anwendung.

Die auf Grund der Bekanntmachungen vom 3. und 26. Februar d. J. eingeführte ausserordentliche Frachtermässigung für Torfstreu- und Torfmüllsendungen nach Stationen der Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Posen und Pommern östlich von der Oder bleibt daneben bis zum 1. September d. J. in Kraft.

Berlin, den 19. Juli 1897. (1599)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher, Ostdeutsch-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Verkehr. Am 1. August d. J. treten zu den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre die Nachträge 8 bezw. 7 in Kraft, welche unter Anderem Ergänzungen und Aenderungen des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife und sonstige Berichtigungen enthalten. Die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Lüstringen des Direktionsbezirks Hannover treten erst am 15. August d. J., dem Tage der Betriebseröffnung auf dieser Station und diejenigen für die Stationen Hollenbek, Schmilau, Ratzeburg, Kl. Berkenthin, Sirksrade, Kastorf und Treuholz des Direktionsbezirks Altona erst mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der ganzen Neubaustrecke Hagenow-Oldesloe in Kraft. Letzeres greift auch Platz für die vorgesehenen anderweiten, ermässigten Entfernungen etc. verschiedener Altonaer Stationen.

Soweit durch die anderweiten Anwendungsbedingungen zum Ausnahmetarif Nr. 9 (Eisen und Stahl) des Berlin-Stettin-Nordwestdeutschen Verkehrs Erschwerungen gegen die bisherigen Bedingungen eintreten, behalten die letzteren noch bis zum 15. September 1897 Gültigkeit.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 20. Juli 1897. (1600)
Königliche Eisenhahndirektion.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. gelangt zwischen Segen Gottes St. E. G. und Zabrze Koksanstalt für Güter des Spezialtarifs III dieses Verbandes der direkte Frachtsatz von 104 ₰ zur Einführung. (1601)

Breslau, den 18. Juli 1897.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. wird die Station Grosszschocher (Sächs. Staatsbahn) in den Ausnahmetarif 6 (Giesserei-Roheisen) — Seite 174 des Tarifheftes 1 — einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Eisenbahnverwaltungen und die oben genannte Station Auskunft. (1602)

Dresden, am 20. Juli 1897.
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. August d. J. gelangt für die beiden schmalspurigen Eisenbahnen Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn ein gemeinsamer Binnentarif (Theil II) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern zur Einführung, durch welchen die z. Zt. bestehenden Binnentarife der Hildburghausen - Friedrichshaller Eisenbahn vom 15. März 1891 und der Eisfeld-Unterneubrunner Eisenbahn vom 1. Mai 1890 nebst Nachträgen aufgehoben werden. Durch den neuen Tarif treten durchweg wesentliche Frachtermässigungen ein. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden. Abdrücke des neuen Tarifs sind von Ende dieses Monats an bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangen; inzwischen ertheilt auf Erfordern das diesseitige Verkehrsbüreau hierselbst über die Höhe der neuen Frachtsätze etc. nähere Auskunft.

Erfurt, den 17. Juli 1897. (1603)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird für Holzstoff und Holzzellstoff, wie in der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I unter Spezialtarif II aufgeführt, in vollen Wagenladungen von Schirmeck nach Basel zur Ausfuhr nach der Schweiz ein Ausnahmetarif mit dem Satze von 0,43 ℳ. für je 100 kg eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 17. Juli 1897. (1604)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 1. August l. J. treten für Erdwachs, roh, unverpackt zu 10 000 kg (Ausnahmetarif 31) von Boryslaw, Drohobycz und Stanislau nach den Hafenstationen ermässigte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 20. Juli 1897. (1605)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Am 25. d. M. treten direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6a (Holz) zwischen Klotzsche und Pottenstein, Senftenberg, Wichstadtl-Lichtenau und Leitomischl, ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6b (Holz) zwischen Nossen, Pirna, Schandau und Wendischfähre einerseits und Blansko und Raitz andererseits in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind. (1606)

Dresden, am 21. Juli 1897.
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Mit Wirksamkeit vom 10. August 1897 werden die nachverzeichneten Stationen mit den beigefügten Sätzen in den Ausnahmetarif Nr. I vom 1. September 1895 (Getreideverkehr von Stationen der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach Bayern) einbezogen:

Schnitttafel b.

im Haufttarif auf Seite	Bahnentfernungen von Wien	Bahnentfernungen von Passau	vom Schnittpunkte nach	für Sendungen von den Schiffsstationen der Gruppe	mit Umschlag in Wien: Serie I (Getreide etc.) Schnittfracht	Wien: Serie I Kursdifferenz	Wien: Serie II (Mais) Schnittfracht	Passau: Serie I (Getreide etc.) Schnittfracht Theilbetrag a	Passau: Serie I Schnittfracht Theilbetrag b	Passau: Serie I Schnittfracht zusammen	Passau: Kursdifferenz	Passau: Serie II (Mais) Schnittfracht Theilbetrag a	Passau: Serie II Schnittfracht Theilbetrag b	Passau: Serie II Schnittfracht zusammen
	Kilometer	Kilometer			Pfennig für 100 kg									
28	457	206	Kiefersfelden †, ††	A	170	—	134	61	102	163	—	61	66	127
29				B u. C	189	2	140	80	102	182	2	67	66	133
38	435	183	Raubling †, ††	A	159	—	126	61	91	152	—	61	58	119
39				B u. C	179	2	133	81	91	172	2	68	58	126

München, im Juli 1897. (1607)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. August d. J. kommt für die Beförderung von Giesserei-Roheisen von Rodingen nach Schafstädt ein direkter Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 8 in Höhe von 16,21 ℳ. für 1 000 kg zur Einführung.

Strassburg, den 16. Juli 1897. (1608)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. August 1897 haben die im Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 2 vom 1. Juni 1897 für Franzensbad (Sächs. Staatsb. und B. E. B.) enthaltenen Frachtsätze auch für Franzensbad B. St. B. Geltung.

München, im Juli 1897. (1609)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 wurde die Station „Pilsen Skodawerke" der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Auf- und Abgabsstelle für Gütersendungen der Firmen E. Skoda, Fürth & Gellert, B. J. Bruml, Heinrich Görges, Eduard Kroh, Wilhelm Liebstein, Lorenz Just und Adolf Mencik sämmtliche in Pilsen, eröffnet. Die Frachtberechnung im Verkehre mit Pilsen Skodawerke erfolgt unter Zugrundelegung der für den Verkehr mit Pilsen k. k. St. B. bestehenden Frachtsätze. Ausserdem wird bei allen Sendungen von oder nach Pilsen Skodawerke mit Ausnahme jener, welche in der Richtung gegen Eger zur Beförderung gelangen oder aus der Richtung Eger in Pilsen Skodawerke ankommen, ein Frachtzuschlag von 0,3 kr. Oe. W. bezw. 0,5 Pf. pro 100 kg. eingehoben.

München, im Juli 1897. (1610)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. August d. J. tritt zum Heft I (Verkehr mit Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a. M. und Kassel) der Nachtrag VII und zum Heft III (Verkehr mit Stationen der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion zu Mainz) der Nachtrag VI in Kraft. Der Nachtrag VII zum Heft I enthält: Aufnahme der Stationen Gouda. Hoek van Holland und Rotterdam a. d. Maas der holländischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Station Amsterdam-Weesperpoort (a. d. Amstel) der Niederländischen Staatsbahn und der Station Salmünster-Soden des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a. M., ferner Aufnahme der Stationen Offenbach, Hanau, Nordbahnhof, Ostbahnhof und Westbahnhof in den Ausnahmetarif A, Aenderung der Frachtsätze der Station Langenschwalbach, Uebergang der im Hefte I enthaltenen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover in die Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a.M. und Kassel und von Stationen der früheren Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in den Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a. M., Schliessung der Station Veenenburg und Aufnahme der Stationen Hillegom und Lisse der Holländischen Eisenbahn, Aufhebung des gemeinsamen Nachtrags vom 1. November 1893 und Berichtigungen; der Nachtrag VI zum Heft III enthält: Aufnahme der Station Darmstadt, Ostbahnhof der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, der Stationen Gouda, Hoek van Holland und Rotterdam a. d. Maas der Holländischen Eisenbahn, der Station Amsterdam Weesperpoort (a. d. Amstel) der Niederländischen Staatsbahn, ferner Aufnahme der Station Hanau Westbahnhof in den Ausnahmetarif A, Uebergang von Stationen der früheren Hessischen Ludwigseisenbahn in den Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a. M., Aenderung der Stationsbezeichnung für Darmstadt H. L. B. und der Bezeichnung „Hessische Ludwigseisenbahn", Schliessung der Station Veenenburg und Aufnahme der Stationen Hillegom und Lisse der Holländischen Eisenbahn und Aufhebung des gemeinsamen Nachtrags vom 1. November 1893.

Köln, den 17. Juli 1897. (1611)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar Eisenbahn. Der im Main-Neckarbahn-Pfälzischen Gütertarif vom 1. Februar 1891 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 14 (Düngemittel) wird mit sofortiger Gültigkeit auf den Verkehr zwischen Frankfurt a/M. Hauptbahnhof und Frankfurt a/M. Hafen (rechtsmainisch) einer- und Pfälzischen Stationen mit Gesammtentfernungen unter 100 km andererseits ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, 19. Juli 1897. (1612)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit ab 1. August 1897 gelangt der Nachtrag VII zur Einführung. (1613)

München, im Juli 1897.
Namens der betheiligten Verwaltungen.
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch - Oberschlesischer Kohlenverkehr. (Gruppe I/II.) Am 1. August d. J. tritt zu vorbezeichnetem Tarife der Nachtrag I in Kraft, welcher neue Frachtsätze für Station Czarnikau des Direktionsbezirks Bromberg, neue Frachtsätze für Sendungen von dem bei Station Niedobschütz gelegenen Karlschacht der Johann-Jakobgrube, Abänderung der Anwendungsbedingungen des Theil IV im Haupttarife, sowie Ergänzungen und Berichtigungen enthält.

Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Kattowitz, den 19. Juli 1897. (1614)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 15. September d. J. wird die in dem Gütertarif für die Gruppe IV (Dir.-Bezirk Altona, Hannover und Münster) in Abschnitt II D enthaltene Bestimmung, nach welcher zwischen den Stationen Geldern K. M. und Geldern Rh. eine Ueberführung von Wagenladungen gegen Erhebung der unter Ziffer IV D des genannten Abschnitts vorgesehenen Stationsfracht zugelassen wird, wenn eine Beförderung mit der Eisenbahn weder vorausgegangen ist, noch nachfolgt (sog. Stationsverkehr) aufgehoben.

Von dem genannten Tage ab findet die Beförderung der vorbezeichneten Wagenladungen zwischen Geldern K M. und Geldern Rh. nur gegen Erhebung der nach der Entfernung sich ergebenden regelrechten Fracht statt, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 20. Juli 1897. (1615)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutscher Privatbahn - Kohlenverkehr. (Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897.) Am 25. d. Mts. treten direkte Frachtsätze für Steinkohlen etc. nach den Stationen Bavenstedt, Bekum-Stedum, Clauen Dorf, Clauen Zuckerfabrik, Equord, Hohenhameln, Hönnersum, Hüddessum und Rautenberg (Hannover) der Hildesheim-Peiner Kreisbahn in Kraft.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 17. Juli 1897. (1616)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. August 1897 treten die, ausgerechnete Frachtsätze enthaltenden Hefte 1, 2, 3, 4 und 6 des Ausnahmetarifs 6 für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlen-Versandstationen des Bezirks Köln nach Stationen der Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Main-Neckarbahn und der Süddeutschen Nebenbahnen (Bregthalbahn, Kaiserstuhlbahn und Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn) in Kraft.

Der Anhang zu dem Gütertarif für den oben genannten Verband vom 1. April 1897 wird, soweit er den Verkehr nach Stationen der genannten Eisenbahnen betrifft, durch die neuen Tarifhefte ersetzt und aufgehoben.

Letztere sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zum Preise von 80 ₰ bezw. 60 ₰, 60 ₰, 20 ₰ und 30 ₰ zu haben.

Ferner werden die Frachtsätze für Steinkohlen usw. von Camen, Courl, Ibbenbüren und Piesberg nach Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt des Bezirks Mainz um je 1 ₰ für 100 kg ermässigt.

Essen, den 20. Juli 1897. (1617)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 2. Heft. Elsass-Lothringisch - Luxemburgisch - Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August 1897 wird auf Seite 39 des vorbezeichneten Tarifhefts für die Stationsverbindung Neubreisach-Mengen Württ. Bahn eine Entfernung von 280 km aufgenommen.

Stuttgart, den 20. Juli 1897. (1618)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband. Abänderung der Güter-Klassifikation im Tarife, Theil I, vom 1. März 1896. Mit Gültigkeit vom 23. Juli 1897 erhält die Position S. 66 „Steinzeugwaaren" folgende geänderte Fassung:

Position	Artikel	Allgem. Tarifklasse			Ausnahme-Tarife		
		In Quantitäten					
		unter 5 000 kg	5 000 kg	10 000 kg	unter 5 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
S. 66 (Seite 55 des direkten Tarifes.)	Steinzeugwaaren ordinäre, als Pflastersteine, Platten und Fliesen unglasirt, unverpackt oder in Papierumhüllung oder in Heu, Stroh u. dergl. verladen, ferner Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Binnen, Röhren (auch Drainröhren) und hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen	II	A	C	—	4	—

Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Wagen hat der Absender das Aufladen auf eigene Kosten zu besorgen.

Wien, am 16. Juli 1897. (1619)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. An Stelle der besonderen Bestimmung 1 b zu § 12 der Verkehrsordnung — Eisenbahn - Personen- und Gepäck - Tarif, Theil II der Preussischen Staatseisenbahnen — tritt am 1. August d. J. folgende Vorschrift in Kraft:

„b. Inwieweit zum Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfest eine Verlängerung der Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten eintritt, ergeben die von der Königlichen Eisenbahndirektion zu erlassenden besonderen Bekanntmachungen.“

Die in den Tarif aufzunehmende besondere Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 20. Juli 1897. (1620)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der sämmtlichen Preussischen und Preussisch - Hessischen Staatseisenbahnen.

4. Verdingungen.

Drehscheibenlieferung. Die Lieferung einer Drehscheibe von 6,7 m Durchmesser soll vergeben werden. Die Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem technischen Büreau bezogen werden. Angebote, in welchen die kürzeste Lieferungsfrist anzugeben ist, sind bis zum 30. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift: „Angebot für eine Drehscheibe“ versiegelt und portofrei an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Darmstadt, den 14. Juli 1897. (1621)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Niederländische Staatsbahn-Betriebsgesellschaft. Oeffentliche Verdingung von Magazinartikeln in 80 Loosen in Utrecht am 11. August Mittag. Lieferung vom 1. September 1897 bis zum 31. Juli 1898 für die Magazine in Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Heft Nr. 64 für 0,40 fl. käuflich: im Centralbüreau Utrecht bei 2 Concierges, in den Magazinen Zwolle, Utrecht und Tilburg, in der Buchhandlung Albracht en Co. Amsterdam und bei den Bahnhofsvorstehern in Rotterdam (Börse) und Arnheim.

Muster und Modelle liegen zur Besichtigung vom 26. Juli bis zum 10. August (Sonntage ausgenommen) vom 10 bis 3 Uhr in den Magazinen Zwolle, Utrecht und Tilburg aus.

Utrecht, den 17. Juli 1897. (1622)

Der Generaldirektor.

5. Offene Stellen.

Zur Verwendung in unserem technischen Büreau hierselbst werden ein in Preussen staatlich geprüfter Feldmesser, ein maschinentechnischer und zwei bautechnische Büreaubeamte sowie ein maschinentechnischer Zeichner gesucht. Bewerber, welche über gute theoretische und praktische Kenntnisse verfügen, wollen ihre Gesuche umgehend unter Vorlage eines selbstgeschriebenen Lebenslaufes und ihrer Zeugnisse unter Angabe der Besoldungsansprüche an uns einsenden.

Mainz, den 15. Juli 1897. (1623)

Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 58. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 28. Juli 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 14 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Eisenbahn-Genossenschaften.

Von Dr. Freiherr **zu Weichs-Glon.**

(Fortsetzung aus Nr. 57.)

Alle diese Interessenten werden zur Antheilnahme überhaupt heranzuziehen und gesetzlich zu verpflichten sein. Eine andere Frage aber ist es, welche von ihnen als Mitglieder der Genossenschaft heranzuziehen sein werden. Als allgemeine Kriterien für diese Mitgliedschaft wird man aufstellen können: 1. das dauernde und direkte, daher örtliche Interesse sowohl an Zustandekommen der Bahn, wie an deren Verkehrsfunktion und am Betriebsergebnisse; 2. öffentlich-rechtliche Körperschaften, und zwar Zwangsgemeinschaften, die mit dem Rechte zur Einhebung von Umlagen und Einbringung derselben im Wege der politischen Exekution ausgestattet sind. Diese Bedingung scheint unerlässlich, weil nur dann den Käufern der Obligationen gegenüber eine Sicherheit für die Verzinsung gegeben werden kann. 3. Die betreffenden Mitglieder müssen über ein so hinlänglich elastisches Budget verfügen, dass die übernommenen und sich eventuell ergebenden Antheile an den Garantiezuschüssen nicht eine ernste Gefährdung für das Gleichgewicht ihres Haushaltes bedeuten. 4. Die Mitgliedschaft muss als solche in den Rahmen der Zwecksetzung für das Mitglied eingefügt werden können.

Ausser allen Betracht kommen daher zunächst die privaten Interessenten; denn eine Zinsengarantie seitens selbst vermögender Privater wird von dem Käufer der Titres doch immer geringer geschätzt werden, weil hier die politische Exekution nicht sicher ist; dass die Genossenschaft als Gesammtheit dem Geldgeber gegenüber haften würde, ändert hieran thatsächlich nichts. Andererseits werden Private überhaupt nicht zu gewinnen sein, sich auf eine Intabulation für die Konzessionsdauer, die selbstredend unerlässlich wäre, einzulassen. — Endlich aber würden in der Genossenschaft selbst die ohnehin schon durch ihre Gemeinden vertretenen privaten Interessenten, also einzelne Grossgrundbesitzer und Grossindustrielle mit ihren starken Sonderinteressen, gleichberechtigte Mitglieder wie die Vertreter öffentlich-rechtlicher Körperschaften sein, was doch in jedem Falle bedenklich wäre.

Aber auch die anschliessenden Hauptbahnen können nicht als geeignete Mitglieder der Genossenschaft bezeichnet werden; einerseits würden sie die Pflichten von Mitgliedern in einer unter Umständen grossen Zahl von Genossenschaften auszuüben haben, und in den Genossenschaften, der Natur der Sache nach, wohl mehr ihre eigenen Interessen als jene der Genossenschaften vertreten und zu wahren suchen. Und es wird wohl oft vorkommen, dass diese Interessen nicht zusammenlaufen. Das entsprechende Verhältniss zwischen Haupt- und Nebenbahn ist vielmehr das zweier gegenseitig interessirter Kompaciscenten.

Als Interessenten sind übrigens auch gewisse Vereinigungen von privaten Interessenten und manche Körperschaften anzusehen, die zudem auch das Umlagerecht haben, wie z. B.

Erwerbs-, Wirthschafts- und Zwangsgenossenschaften, Handels- und Gewerbekammern. Aber trotzdem können diese nicht als geeignete Mitglieder bezeichnet werden. Die Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften sind freiwillige Vereinigungen, die sich jederzeit auflösen können, daher nicht imstande sind, sich auf dauernde Garantieverpflichtungen einzulassen, die überdies nicht gut unter die, diesen Genossenschaften gestellten Aufgaben aufgenommen werden können. Allerdings haben die Genossenschaften als solche vielleicht ein lebhaftes und dringendes Interesse am Zustandekommen einer Bahn. Aber soweit ihr Sitz in einer der interessirten Gemeinden ist, werden sie ohnehin ausreichend von diesen vertreten. Noch weniger können die Handelskammern als geeignete Mitglieder bezeichnet werden, weil sie als Körperschaften an sich keinen Vortheil aus einer Bahn ziehen können, und es wohl nicht Aufgabe der Handelskammern sein kann, sich aktiv an wirthschaftlichen Unternehmungen zu betheiligen, an denen sie nicht einmal direktes Interesse haben. Zweifellos ist ja unter Umständen ein Grosstheil ihrer Mitglieder am Zustandekommen einer Bahn interessirt. Dieses Interesse können die betreffenden Mitglieder besser durch Kauf der auszugebenden Titres bethätigen.

Was nun Staat und Land anbelangt, so treffen wohl hinsichtlich beider die für Mitglieder angegebenen Merkmale zu, und es würde wohl auch kaum ein Bedenken dagegen erhoben werden können, dass der Staat Mitglied einer Genossenschaft sein kann und darf. Ich möchte den Staat jedoch grundsätzlich ausgeschieden wissen; denn ich halte es für grundsätzlich verfehlt, wenn dem Staat in Selbstverwaltungskörpern und insbesondere wirthschaftlichen Vereinigungen ein zu weit, das heisst bis in die Einzelheiten gehender Einfluss eingeräumt wird. Auch soll man nicht gesunden, lebensvollen Formen büreaukratisches Blei anhängen. Das nöthige Maass dieses Einflusses ist ohnehin gesichert durch das Recht der Konzessionsertheilung und die Aufsicht und Kontrole, die der Staat in öffentlich-rechtlichem Interesse über sämmtliche Bahnen sowohl bezüglich der Anlage wie des Betriebes übt.

Es erübrigen sohin nur das Land und bezw. der Kreis und die am Zustandekommen der Bahn interessirten Gemeinden als geeignete Mitglieder der Genossenschaften. Was Land und Kreis anbelangt, so halte ich deren Mitgliedschaft nicht nur wegen der für dieselben in Frage kommenden ideellen, direkten und indirekten Interessen ausreichend gerechtfertigt, sondern auch im Interesse der Genossenschaften selbst für nothwendig, weil ihre Mitgliedschaft einerseits eine wesentliche Erhöhung der Sicherheit der garantirten Zinsen bedeutet und den Titres einen weiteren Markt schaffen wird, und andererseits der Genossenschaft nach aussen hin Rückhalt und Ansehen verleiht.

Hinsichtlich der Gemeinden genügt es nun nicht, die „interessirten" Gemeinden schlechthin als Mitglieder der Genossenschaften zu bezeichnen; denn die Schwierigkeit liegt eben in der Feststellung derjenigen Gemeinden, welche interessirt sind, insbesondere aber in der Feststellung des Maasses des Interesses der einzelnen Gemeinden, da dieses Maass zugleich der Schlüssel für die Vertheilung der zu übernehmenden Lasten und Verpflichtungen, bezw. der zu erstrebenden Vortheile bildet.

Diese Frage steht insbesondere auch in Beziehung zu dem Zwangsprinzipe, das unter Umständen bei Eisenbahngenossenschaften zur Anwendung wird kommen müssen. Es wird nöthig sein, um so mehr, als diesbezüglich die Meinungen noch sehr getheilt sind, vorerst darüber möglichste Klarheit zu schaffen, ob überhaupt, beziehungsweise unter welchen Umständen ein Zwang ausgeübt werden soll.

Die Erfahrung hat nämlich gelehrt, dass häufig gerade diejenigen, die am meisten für das Zustandekommen einer Bahn agitirten, ihrer Beitragspflicht nicht genügen; auch ist auf ein einmüthiges Zusammenstehen der Interessenten in der Regel überhaupt nicht zu rechnen; ein Theil derselben versagt seine Theilnahme an der Kapitalbeschaffung aus mangelndem Verständnisse, ein anderer Theil in selbstsüchtiger Berechnung, die Bahn werde wohl auch ohne seine Antheilnahme zu Stande kommen. So ergibt sich häufig genug die Thatsache, dass eine Minorität von Interessenten im Stande ist, die Errichtung einer Lokalbahn gegenüber einer Majorität zu verhindern. Unter Bezugnahme auf diese Erscheinung verweist man nun auf eine in der Gesetzgebung bestehende Lücke, deren Ausfüllung nur im Wege einer zwangsweisen Organisation der Interessenten bewerkstelligt werden könne. Ein derartiger Zwang sei dann gerechtfertigt, wenn durch Unterlassung einer solchen Handlung andere Individuen geschädigt werden, und dies sei dann der Fall, wenn eine Minorität von Interessenten durch ihre Renitenz den Bau einer nothwendigen und nützlichen Verbindung hintanhält. Ja es werden die Zwangsgenossenschaften sogar als die idealste Form bezeichnet, und zwar solche Genossenschaften mit konkreter Heranziehung der einzelnen Interessenten. Das Zwangsprinzip sorgt dafür, dass der Assoziationszweck möglichst vollständig, die Konkretirung, dass er in gerechtester Weise zur Durchführung gelange.

Die Freunde von Zwangsgenossenschaften weisen auch einerseits auf die Strassenkonkurrenzen, andererseits auf die Wassergenossenschaften, als geeignete Vorbilder hin, bei welchen ein Beitritt und eine Betheiligung unter Umständen erzwungen werden kann.

Demgegenüber muss nun allerdings bemerkt werden, dass bei den Wassergenossenschaften das Leitmotiv zumeist in der Tendenz liegt, drohende Wasserschäden abzuwehren, und auch die Bestimmungen bezüglich des Beitrittes viel strenger sind, wenn es sich um Abwehr eines Schadens, als wenn es sich um Zuwendung eines Nutzens handelt; im ersteren Falle beschliesst die Hälfte, im letzteren beschliessen zwei Drittel der Betheiligten. Ausserdem sind so viele Bestimmungen zum Schutze des Eigenthums und Privatrechts in Wasserfragen getroffen, für welche die Bevölkerung doch ein Verständniss hat, dass der Gesetzgeber in Bahnfragen noch skrupulöser vorgehen müsste, weil hier nur ein kleiner Theil Verständniss hat. Dann hat die Wassergenossenschaft das für die beabsichtigten Bauten nothwendige Kapital von den Mitgliedern selbst aufzubringen, während den Eisenbahngenossenschaften nur eine Zahlungsverpflichtung jährlicher Garantiebeiträge auferlegt werden könnte.

Und was die Analogie mit jenen Strassengesetzen betrifft, wo das Zwangsprinzip herrscht, so ist wohl richtig, dass man es hier als zulässig erkennt, auch solche Steuerzahler, die keinen unmittelbaren Nutzen aus der Bezirksstrasse ziehen, zu den Kosten der Erhaltung derselben dadurch heranzuziehen, dass dieselben auf sämmtliche Steuerzahler des Bezirks umgelegt werden. Aber hier handelt es sich um fertige Verkehrswege, die von jedem nach Belieben, als selbstständigem Frachtführer benutzt werden können, und da es meist die einzigen Wege sind, benutzt werden müssen. Auch kann konstatirt werden, wer die Strasse für seine Zwecke in aussergewöhnlichem Maasse benutzt, und dieser wird dann zur Erhaltung in höherem Maasse herangezogen. Wollte man das gleiche Prinzip auf die Bahn übertragen, so würde der, welcher die Bahn viel benutzt, gewissermaassen Strafe zahlen müssen.

Gegenüber diesen verschiedenen Meinungen sei nun vor allem hervorgehoben, das die Zwangsgenossenschaft an sich wohl keinesfalls als Ideal angesehen werden kann. Das Ideal würde jedenfalls die freiwillige Vereinigung sein und zunächst wird man nach Mitteln suchen müssen um diese zustande zu bringen oder doch ihr Zustandekommen zu erleichtern. Erst wenn hier alle Mittel erschöpft sind, wird man zum Zwange die Zuflucht nehmen können. Und da wird dann zunächst die Frage zu beantworten sein, ob denn überhaupt ein Zwang zu rechtfertigen ist, wenn es sich um Gewinnung von Vortheilen, sei es auch für eine Majorität, handelt. Diese Frage wird man prinzipiell wohl bejahen müssen, wenn es sich um zweifellose und nachweisbare Vortheile handelt, umsomehr, wenn diese Vortheile dann schliesslich auch jener die Betheiligung ablehnender Minorität zugute kommen. Nach diesem Gesichts-

punkte fordert man z. B. die zwangsweise genossenschaftliche Organisation der Landwirthe und Gewerbetreibenden und noch anderer Berufsstände und schreitet an die Durchführung, weil freiwillige derartige Genossenschaften schwer zustande zu bringen sind, und sich für grössere Aufgaben nicht aktionsfähig erwiesen haben. Allerdings muss noch ein anderes und zwar ein wichtiges Moment wirksam sein, um den Zwang hinreichend begründen zu können — der Vortheil einer Anzahl unmittelbar Betheiligter allein reicht nicht aus — nämlich das Interesse, die Wohlfahrt der Gesammtheit!

Was nun die Vortheile anbelangt, die aus der Benutzung und dem Dasein einer Eisenbahn überhaupt direkte und indirekte für alle Bewohner der von der Bahn durchzogenen Gegend entspringen, so bestehen diese Vortheile, wie schon wiederholt betont wurde, für viele thatsächlich garnicht, zum Theile werden sie bestritten, und zu einem anderen Theile wieder verkehren sie sich nachweisbar sogar in Nachtheile! Diese vielgerühmten Vortheile allein scheinen daher durchaus unzureichend, um einen Zwang begründen zu können, und zwar umsomehr, als, wie Eingangs gezeigt wurde, durch die Schaffung von unrentablen Bahnen eine dauernde und schwere Schädigung des ganzen volkswirthschaftlichen Körpers stattfindet.

Der Bildung von Eisenbahn-Zwangsgenossenschaften wird daher prinzipiell erst dann zugestimmt werden können, wenn durch sie jene Schädigung der Gesammtheit hintangehalten oder vielleicht sogar in einen Gewinn verwandelt wird, und wenn der Zwang überhaupt als das sekundäre, erst in zweiter Linie steht.

In erster Linie muss jedoch die freiwillige Genossenschaft thunlichst gefördert und gesichert werden. Dies kann natürlich nur geschehen, wenn positive und sichere Vortheile für die sich betheiligenden Gemeinden als solche daraus erwachsen. Als solcher Vortheil muss nun die gesetzliche Sicherung des Heimfalles der Eisenbahn an die Genossenschaft bezeichnet werden. Wenn gesetzlich bestimmt wird, dass die Garantiezuschüsse nur verzinsliche Vorschüsse sein dürfen, die nach Tilgung des Obligationenkapitals den Gemeinden aus dem Erträgnisse der Bahn refundiert werden, so gelangen diese dann schliesslich in den freien Besitz der betreffenden Lokalbahn; das ist dann werbendes Kapital, das den Gemeinden der Genossenschaft fortlaufend Gewinn und Vortheil bringt. Der Theil des Sozialkapitals, der als Privatkapital zur Schaffung der Eisenbahnanlagen herangezogen wird, findet durch die garantirte Verzinsung und Tilgung, wie in jeder anderen produktiven Verwendung sowohl seine Vermehrung, als seine Wiedererstattung. In dem Maasse als die letztere fortschreitet, sinkt natürlich das Zinserforderniss und damit das Erforderniss an Zuschüssen, beziehungsweise Vorschüssen seitens der Genossenschaft. Ist endlich die Amortisation des Obligationenkapitals durchgeführt, so kann nach Abzug der Zinsen für das Stammkapital der Betriebsüberschuss der Bahn zur Tilgung der Vorschüsse und deren aufgelaufene Zinsen verwendet werden, bis endlich auch diese getilgt sind und an die Einlösung der Stammaktien geschritten werden kann. Endlich wird dann der Zeitpunkt eintreten, wo die Genossenschaftsgemeinden, nachdem sie ihr seinerzeit durch die Zahlung von Garantiezuschüssen ihrerseits der Produktion entzogenes oder vorenthaltenes Kapital mit allen mittlerweile aufgelaufenen Zinsen zurückerhalten haben, in den Besitz der Bahn gelangen, die ihnen eine unerschöpfliche Quelle sein wird, deren Betriebsüberschüsse sie dann für alle Zeiten als Einnahmen aus einem ihrem Vermögen und damit dem gesammten Volksvermögen neuzugewachsenen, beständig produktiv arbeitenden Sozialkapital beziehen werden. Diese Einnahmen werden dann nach Massgabe, beziehungsweise im Verhältnisse der seinerzeit seitens der einzelnen Gemeinden eingegangenen Garantieverpflichtungen an diese Gemeinden vertheilt.

Durch eine derartige gesetzliche und obligatorische Regelung wird also zunächst das Interesse der Gesammtheit, der Vortheil des volkswirthschaftlichen Ganzen und damit auch die Erfüllung einer Voraussetzung sichergestellt, welche die eventuelle Anwendung eines Zwanges überhaupt gerechtfertigt erscheinen lässt.

Es wird aber noch viel mehr dadurch bewirkt. Es wird den sich betheiligenden Gemeinden ein sicherer Vortheil in Aussicht gestellt und damit ein wirksames Moment zur freiwilligen Genossenschaftsbildung geschaffen! Von wesentlicher Bedeutung wird es nun sein, Einrichtungen zu schaffen beziehungweise Massnahmen und Bestimmungen zu treffen, um einerseits die zur Erlangung jener Vortheile nöthigen Opfer, das sind die zu leistenden Garantievorschüsse, auf das möglichst geringe Maass herabzusetzen und andererseits den Eintritt jener Vortheile thunlichst zu beschleunigen. Beides wird sich ohne allen Zwang als natürliche Folge der in Aussicht stehenden Vortheile ergeben; denn die in der Genossenschaft zusammengeschlossenen Gemeinden werden jetzt sorgsam darüber wachen, dass nur der allernothwendigste Kapitalaufwand gemacht, und nur eine Bahn solcher Kategorie gebaut wird, die unter den gegebenen Verhältnissen vollkommen entspricht, und die verhältnissmässig besten Rentabilitätsaussichten hat. Die Genossenschaft dürfte sich daher zum Eigenbau und bei diesem durch Grund- und Materialbeschaffung zu allen Opfern entschliessen, sie wird auch den eigenen Betrieb ins Auge fassen und vernünftige Tarife feststellen; denn, je weniger Kapital sie aufwendet, desto kleiner wird die absolute Ziffer des ganzen Zinserfordnisses überhaupt; je ökonomischer die ganze Bahnanlage ist, je billiger der Betrieb, je rationeller die Tarife sind, desto kleiner werden die Betriebsausgaben und desto grösser die Einnahmen, daher um so reicher das Reinerträgniss sein. Je grösser nun dieses Reinerträgniss ist, desto kleiner brauchen natürlich die Garantievorschüsse zu sein. Ja, es wird, besonders bei fortschreitender Verkehrsentwickelung, vielfach vorkommen, dass das Erträgniss des Betriebes das gesammte Zinserforderniss und auch noch die Amortisationsquote deckt; die Genossenschaft wird dann gar nichts zahlen, sondern einfach nur abzuwarten brauchen, bis ihr die Bahn kostenfrei in den Schoss fällt! Und das hat sie sich verdient, weil sie es durch rationelle Finanzirung, Anlage und Betriebsweise überhaupt ermöglichte. Um den lastenfreien Heimfall an die Genossenschaften zu beschleunigen, werden sich dieselben vielleicht auch zu höheren Amortisationsquoten verstehen. Zum gleichen Zwecke müsste jedoch auch eine gesetzliche Bestimmung, betreffend die Verwendung der Betriebsüberschüsse, dahingehend getroffen werden, dass die eine vierprozentige Verzinsung des gesammten Anlagekapitals und die einhalbprozentige Amortisation übersteigenden Ueberschüsse nicht zur Zahlung einer Superdividende an die Aktionäre, sondern gleichfalls wieder zur Tilgung des Anlagekapitals verwendet werden müssen.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 3,568 km lange Strecke Odernheim-Staudernheim der Pfälzischen Eisenbahnen, welche am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Aenderung von Stationsnamen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Die Station Solingen-Süd erhält vom 1. Oktober d. J. ab die Bezeichnung Solingen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2855 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwal-

tungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 2867 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Radstand der Wagen (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 2868 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abgabe eines Gutachtens, nach welchen Grundsätzen für Zwecke des Vereins-Radstands-Verzeichnisses der grösste zulässige Radstand der Wagen zu ermitteln ist (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 2869 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Unterausschuss für die Vorberathung der Frage einer allgemeinen Verstärkung der Zugvorrichtungen der Betriebsmittel (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat Juni d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.- u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juni d. J. ergibt für 64 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40 555,67 km, folgendes: Im Monat Juni d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 44 797 477 ℳ. oder 8 415 420 ℳ. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 128 ℳ. oder 21,42 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 74 508 241 ℳ. oder 2 517 528 ℳ. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 843 ℳ. oder 1,88 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Juni d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 95 536 334 ℳ. oder 4 937 909 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 831 ℳ. oder 3,59 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 195 750 154 ℳ. oder 9 657 184 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5 696 ℳ. oder 3,26 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 29 641 572 ℳ. oder 1 536 459 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5 021 ℳ. oder 4,76 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 61 332 436 ℳ. oder 2 567 491 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 10 232 ℳ. oder 3,52 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Altona. Am 15. August d. J. wird die 30,51 km lange Reststrecke Zarrentin-Klein-Berkenthin der Neubaustrecke Hagenow-Oldesloe mit der Station Hollenbek, der Haltestelle Schmilau und der Station Ratzeburg dem Betriebe übergeben werden. Dieselbe wird mit diesem Zeitpunkte zusammen mit der bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr freigegebenen Theilstrecke Klein-Berkenthin-Oldesloe für den Personen- und Güterverkehr eröffnet, sodass alsdann die ganze 78,33 km lange Bahnstrecke Hagenow-Oldesloe dem Gesammtverkehre dient. Sämmtliche Stationen und Haltestellen dieser Strecke, auf welche vom genannten Tage ab die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands Anwendung findet, sind für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Thieren, Fahrzeugen und Leichen eingerichtet. Sprengstoffe sind zunächst von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist die 15,48 km lange, mit Dampfkraft betriebene, an die Linie Nossen-Freiberg-Bienenmühle anschliessende schmalspurige Strecke Mulda-Sayda (Spurweite 0,75 m) mit den Stationen Mulda, Wolfsgrund (ab Mulda 4,91 km), Dorfchemnitz b/Sayda (7,01 km), Voigtsdorf i/S. (8,97 km), Friedebach (12,47 km) und Sayda (15,48 km) dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben worden. In Mulda und in Sayda ist voller Verkehr, auf den Haltestellen Dorfchemnitz b/Sayda, Voigtsdorf i/S. und Friedebach Personen- und beschränkter Güterverkehr eingerichtet, während der Haltepunkt Wolfsgrund lediglich dem Personenverkehre dient. Die neue Linie gehört zum Dienstbezirke der Betriebsinspektion Dresden-Altstadt und ist der neuen Bahnverwalterei Sayda zugetheilt. Ferner ist am 20. d. Mts. die 17,4 km lange, in Cranzahl von der Linie Weipert-Annaberg abzweigende eingeleisige schmalspurige Nebeneisenbahn Cranzahl-Oberwiesenthal mit den Stationen Oberwiesenthal, Unterwiesenthal (ab Oberwiesenthal 1,6 km), Hammer-Unterwiesenthal (3,8 km), Niederschlag (6,9 km), Kretscham-Rothensehma (9,4 km), Vierenstrasse, zugleich Holzladestelle (11,4 km), Neudorf i/Erzgeb. (12,9 km), Unter-Neudorf (14,7 km) und Cranzahl (17,4 km) dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben worden. In Cranzahl und in Oberwiesenthal ist voller Verkehr, auf den übrigen Haltestellen dagegen Personen- und beschränkter Güterverkehr eingerichtet, während die Haltepunkte Unterneudorf und Niederschlag lediglich dem Personenverkehre dienen. Die neue Linie gehört zum Dienstbezirke der Betriebsinspektion Chemnitz und ist der neuen Bahnverwalterei Oberwiesenthal unterstellt. Die Ausführung des Betriebes erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands sowie der für den Betrieb der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements usw. und den für die neue Linie herausgegebenen Besonderen Bestimmungen und Tarifen.

Kleinbahn Dahmsdorf-Müncheberg-Buckow. Am 26. d. Mts. ist die vorgenannte, der Stadt Buckow konzessionirte 5 km lange Kleinbahn dem Betriebe übergeben worden. Die Linie führt von dem Bahnhof Dahmsdorf-Müncheberg (Direktionsbezirk Bromberg) nach der im Herzen der sogenannten „Märkischen Schweiz" gelegenen Stadt Buckow, und ist von dem Generalunternehmer Philipp Balke in Berlin (Bendlerstrasse 3), welcher auch den Betrieb auf 10 Jahre für eigene Rechnung übernommen hat, mit einer Spurweite von 0,75 m gebaut; sie liegt durchweg auf eigenem Planum, weist eine stärkste Steigung von 1:50 auf 600 m Länge auf und hat einen kleinsten Krümmungshalbmesser von 150 m. Der Oberbau besteht aus 90 mm hohen Stahlschienen von 9 m Länge auf hölzernen Querschwellen, von denen je 12 auf eine Stosslänge kommen. Die Schienen, für welche ein besonders ausgearbeitetes Profil gewählt wurde, welches bei 90 mm Höhe 13,99 kg Gewicht für das laufende Meter hat, ruhen durchweg auf konischen Unterlagsplatten. Die Kosten der Herstellung einschliesslich Grunderwerb und Betriebsmaterial betragen rund 200 000 ℳ. = 40 000 ℳ. für das Kilometer.

Vorarbeiten.

Dem Komitee für den Bau einer Nebeneisenbahn von Herzberg über Neu-Ruppin nach Neustadt a/D. ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Neustadt a/D. über Neu-Ruppin nach Herzberg ertheilt worden.

Berliner Vorortverkehr.

Zum Zweck der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Wannseebahn hat sich unter dem Namen „Wannseebahn-Komitee" ein Ausschuss gebildet, der, wie aus dem Anzeigetheil dieser Nummer zu ersehen ist, ein Preisausschreiben zur Erlangung von geeigneten Vorschlägen für die Verbesserung dieser Verkehrsverhältnisse erlassen hat.

Die zum Preisausschreiben gehörende Denkschrift verbreitet sich über die Entwickelung des Berliner Vorortverkehrs im allgemeinen, geht auf die Geschichte der Wannseebahn im besonderen ein und bringt angebliche Missstände, die sich auf dieser Bahn herausgebildet haben sollen, zur Sprache. Sie führt aus, dass die Eisenbahnverwaltung gegenüber laut gewordenen Wünschen der Vorortbewohner, besonders soweit sie auf eine Beschleunigung der Fahrt gerichtet sind, einen ablehnenden Standpunkt einnehme und bringt eine Anzahl von Eingaben an Behörden, Antworten der Verwaltung, Zeitungsnotizen usw. zur Wiedergabe.

Die Entwickelung des Verkehrs auf den einzelnen Stationen der Wannseebahn ist in einer Statistik nachgewiesen, aus der sich beispielsweise ergibt, dass der Jahresverkehr der Stationen Friedenau und Steglitz mit rund 4 Millionen Reisenden den Verkehr der sämmtlichen anderen Stationen der Wannseebahn — rund 3 Millionen — überwiegt. Aus den der Denkschrift beigegebenen Fahrplänen ist zu ersehen, dass die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit auf der Wannseebahn seit dem Ende der 70er Jahre abgenommen hat. Die Verlangsamung der Fahrt nach der Residenz beträgt für einzelne Stationen der Wannseebahn 13 Minuten.

Die Namen der Theilnehmer am Wettbewerb werden auf besonderen Wunsch streng geheim gehalten. Als Endtermin für die Ablieferung der Entwürfe ist der 1. November d. J. festgesetzt.

Das Preisausschreiben und die dazu gehörige Denkschrift sind, wie hervorgehoben zu werden verdient, durchaus sachlich gehalten, so dass jede Animosität gegen die Eisenbahnverwaltung ausgeschlossen erscheint. Gelingt es, durch den Wettbewerb brauchbare Vorschläge zu Tage zu fördern, so wird sicherlich die Eisenbahnverwaltung denselben in eingehender Prüfung näher treten.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Im Jahre 1896 wurden 318 448 Personen (gegen 318 317 Personen im Vorjahre) und 379 514 (355 823) t Güter aller Art befördert.

Die Betriebseinnahmen betrugen 967 760 (934 456) ℳ, die Betriebsausgaben 506 997 (502 845) ℳ und der Ueberschuss 460 763 (431 611) ℳ. Zu den Betriebseinnahmen trug der Personen- und Gepäckverkehr 195 287 (193 745) ℳ und der Güterverkehr 646 318 (608 384) ℳ bei. Für das Berichtsjahr gelangte, wie in den Vorjahren, eine Dividende von 5,5 % zur Vertheilung.

Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.

In der am 17. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung wurde der Abschluss für 1896/97 genehmigt und die Dividende für die Aktien Litt. A auf 4,5 % und für die Aktien Litt. B auf 2,5 % festgesetzt. Zu Punkt 6 der Tagesordnung, betreffend die Erweiterung des Bahnnetzes, theilte der Vorsitzende mit, dass die Verwaltung nach Einholung der bezüglichen Erlaubniss des Regierungspräsidenten zu Arnsberg mit den Vorarbeiten für eine Nettethalbahn beschäftigt sei, und beabsichtige, wenn dieselben günstig ausfielen, entsprechende Anträge, betreffend den Bau dieser Bahn, bei der demnächstigen Generalversammlung einzubringen.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Wie der Geschäftsbericht für 1896/97 mittheilt, hat die Vereinbarung mit der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen wegen eines einheitlichen durchgehenden Betriebes auf der Linie Worms-Grünstadt Ende Mai d. J. die Genehmigung seitens des Grossherzoglich Hessischen Ministeriums der Finanzen erhalten; die Bayerische Regierung hat erklärt, dass sie diese Vereinbarung gleichfalls genehmigen werde.

In dem Berichtsjahre betrugen die Betriebseinnahmen sämmtlicher Strecken 1 866 796 ℳ (gegen 1 677 741 ℳ im Vorjahre), die Betriebsausgaben 1 076 037 (943 333) ℳ und der Gesammtüberschuss 839 703 (778 540) ℳ. Zur Verfügung der Generalversammlung verbleiben 449 624 (443 323) ℳ.

Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn.

Auf der Tagesordnung der zum 7. August d. J. einberufenen Generalversammlung steht die Beschlussfassung über einen Vertrag mit der Preussischen Pfandbriefbank in Berlin wegen Aufnahme einer Bahnpfandschuld-Anleihe in Höhe von 1 750 000 ℳ an Stelle der in den Satzungen vorgesehenen Obligationsanleihe, sowie ferner über den Vertrag mit der Hildesheimer Bank in Hildesheim und der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft in Berlin.

Breslau-Trebnitz-Prausnitzer Kleinbahn-Aktiengesellschaft.

Dieses durch die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft gegründete Unternehmen ist nunmehr in das Handelsregister eingetragen worden. Das Grundkapital beträgt 2 745 000 ℳ.

Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten.

Gemäss dem vom Bundesrath in der Sitzung vom 24. Juni 1897 auf Grund der Art. 42 und 43 der Reichsverfassung gefassten Beschluss erhält der Schlusssatz unter C Ziffer 4 der Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten nach einer Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 13. d. Mts. folgenden sofort in Kraft tretenden Wortlaut: Die Landes-Aufsichtsbehörden sind ermächtigt, für einzelne Stationen und Bahnstrecken mit einfachen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen eine Abweichung von den vorstehenden Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten dahin zuzulassen, dass Bahnpolizeibeamte einer Klasse durch Beamte einer anderen Klasse aushilfsweise vertreten werden, auch wenn die zur Vertretung heranzuziehenden Beamten zwar die formelle Befähigung dafür nicht besitzen, jedoch zur ordnungsmässigen Wahrnehmung der ihnen aus dem anderen Dienstzweige zu übertragenden Geschäfte thatsächlich befähigt, sowie mit den in Frage kommenden örtlichen Verhältnissen vertraut sind.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Der im laufenden Steuerjahre zu den Kommunalabgaben einschätzbare Reinertrag der auf Preussischem Staatsgebiete belegenen Strecke St. Ingbert (Landesgrenze) bis Scheidt (Betriebsgrenze) der Pfälzischen Ludwigs-Eisenbahn aus dem Betriebsjahre 1896 ist auf 20 696 ℳ festgestellt worden.

Aus dem Betriebe der Kerkerbachbahn ist für das Jahr 1896/97 ein kommunalabgabepflichtiger Reinertrag nicht erzielt worden.

Strassenbahnen.

Berliner Strassenbahnen. Die neuen Strassenbahnverträge zwischen der Stadt Charlottenburg und der Grossen Berliner Pferdebahngesellschaft sowie der Berlin-Charlottenburger Strassenbahngesellschaft sind nach Annahme durch die Stadtverordnetenversammlung vom Magistrat fertiggestellt worden und werden den beiden Gesellschaften demnächst zur Unterschriftsvollziehung zugehen. Nach diesen Verträgen erhält Charlottenburg insgesammt 26 neue Strassenbahnlinien oder Verbindungsstrecken, von denen 15 auf die Grosse Berliner und 11 auf die Berlin-Charlottenburger Strassenbahn entfallen. Die Durchführung des elektrischen Betriebs soll innerhalb einer Frist von 3 Jahren erfolgen. Der Einheitspreis von 10 ₰ für alle Strecken muss bis zum 1. Oktober 1900 durchgeführt sein. Die Konzessionsdauer ist auf 40 Jahre festgesetzt (bis zum 30. September 1937).

Pensionskasse für Beamte Deutscher Privateisenbahnen.

Im Jahre 1896/97 hat die Pensionskasse namentlich durch den Hinzutritt der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München und durch die Ueberführung des Vermögensbestands deren bisherigen Pensionsvereins, einen erheblichen Zuwachs erfahren. Das Berichtsjahr schliesst ab mit 41 betheiligte Verwaltungen (gegen 34 Verwaltungen im Vorjahre), 1 148 (817) Mitglieder und einem Gesammtvermögen von 1 111 435 (809 308) ℳ.

Die von der Aufsichtsbehörde angeregte Frage, ob der neuerdings im Reich und im Königreich Preussen erfolgten Erhöhung der Bezüge der Hinterbliebenen von Civilbeamten nicht seitens der Pensionskasse zu folgen sei, hat der Vorstand bis zu der nächstjährigen versicherungstechnischen Prüfung der Vermögenslage der Kasse vertagen zu sollen geglaubt.

Lokomotivfabrik Krauss & Co., Aktiengesellschaft, München.

Die Generalversammlung ertheilte dem Vorschlage auf Kapitalsvermehrung die Genehmigung. Es gelangen sohin 352 Aktien zu je 5 000 ℳ zur Ausgabe, wodurch das Aktienkapital von 1 740 000 ℳ auf 3 500 000 ℳ erhöht wird. Die neuen Aktien nehmen an dem Erträgniss ab 1. Januar d. J. theil.

Aus der Schweiz.

Rückkauf der Schweizerischen Eisenbahnen.

Das Bundesgesetz, betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen ist vom Ständerath in der Junisession der Bundesversammlung mit 25 Stimmen gegen 17 Stimmen angenommen worden.

Am Bundesräthlichen Entwurf (s. Nr. 34 d. Ztg.) wurden, neben einer Anzahl redaktioneller Aenderungen, folgende wichtigeren Aenderungen getroffen:

In § 1 wird besagt, dass mit einer Eisenbahn auch deren Betheiligung bei Nebenbahnen sowie Nebengeschäfte (Dampfschiffunternehmungen usw.), die mit dem Bahnbetriebe in engem Zusammenhange stehen, erworben werden können. Es bezieht sich dies hauptsächlich auf die Dampfschiffbetriebe der Nordostbahn auf dem Züricher und Bodensee.

Ein neuer Art. 3 bestimmt, dass der Bund befugt ist, den Betrieb von Nebenbahnen zu übernehmen sowie in die zwischen den erworbenen Hauptbahnen und Nebenbahnen vereinbarten Betriebsverträge einzutreten.

Nach einem Zusatz zum Art. 7 sollen von den Ueberschüssen aus dem Reinertrag, nach Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld, 20 % so lange in einen von den übrigen Aktiven der Bundesbahnen gesondert zu verwaltenden Reservefonds gelegt werden, bis derselbe, Zinsaufrechnung inbegriffen, 50 000 000 Frcs. erreicht hat. Die übrigen 80 % sind im Interesse der Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs, insbesondere zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife und zur Erweiterung des Schweizerischen Eisenbahnnetzes, vorzugsweise desjenigen der Nebenbahnen, zu verwenden. Reichen die ordentlichen Einnahmen zur Deckung der Betriebsausgaben, zur Verzinsung des Anlagekapitals und zur Tilgung nicht aus, so ist ein entsprechender Betrag dem Reservefonds zu entnehmen.

Ein neuer Art. 11 normirt das rechtliche Domizil der Bundesbahnen, den Gerichtsstand für dingliche Klagen, die für die Beurtheilung civilrechtlicher Streitigkeiten gegen die Bundesbahnen Anwendung findenden Gesetze und bestimmt, dass das Bundesgericht als einzige Instanz urtheilt, sofern der Streitgegenstand einen Hauptwerth von wenigstens 30 000 Francs hat.

Eingreifende Aenderungen hat der Abschnitt „Organisation und Verwaltung“ erlitten und zwar im Sinne einer möglichsten Decentralisation der Verwaltung. Zunächst wurde die Zahl der Kreise, in welche das Eisenbahnnetz eingetheilt werden soll, von 3 auf 5 erhöht und sollen neben Lausanne, Luzern und Zürich auch Basel und St. Gallen Kreis-Direktionssitze erhalten. Der im Entwurf vorgesehene Eisenbahnrath wurde gestrichen und dafür Kreis-Eisenbahnräthe eingeführt.

Diese bestehen aus 15—20 Mitgliedern, von denen der Bund 4, die Kantone 11—16 wählen. Sie versammeln sich regelmässig alle 2 Monate. Ihr Geschäftskreis umfasst die Wahl eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes, die Begutachtung von allen das Eisenbahnwesen betreffenden Fragen, insbesondere des Fahrplan- und Tarifwesens, ferner die Genehmigung der von den Kreisdirektionen ausgearbeiteten, zur Vorlage an die Generaldirektion bestimmten Jahresbudgets und Jahresrechnungen und die Entscheidung über sämmtliche, im Budget nicht vorgesehenen oder über den vom Verwaltungsrathe bewilligten Betrag hinausgehenden Kredite, soweit sie das jeweilige Jahresbudget nicht mehr als um 100 000 Frcs. übersteigen.

Beim Verwaltungsrathe wurde die Zahl der Mitglieder von 39 auf 55 erhöht. Von diesen werden, auch in Abänderung des Entwurfes, 25 durch den Bundesrath, 25 durch die Kantone und 5 durch die Kreis-Eisenbahnräthe gewählt. Neu übertragen in den Geschäftskreis des Verwaltungsrathes wurde die Wahl der Kreisdirektionen, die nach dem Entwurf wie diejenige der Generaldirektion, dem Bundesrathe zustand. Letzterer hat jedoch die Wahl der Mitglieder der Kreisdirektionen zu genehmigen.

Schliesslich wurde in das Gesetz noch ein Artikel aufgenommen, in welchem sich der Bund, als Rechtsnachfolger der Jura-Simplonbahn, zur Ausführung der Simplonbahn von Brieg nach Iselle verpflichtet, sofern die im Art. 12 des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien vom 25. November 1895 bedungenen Subventionen geleistet werden. In gleichem Maasse wird der Bund auch die Bestrebungen für Realisirung einer Alpenbahn im Osten der Schweiz fördern.

Bücherschau.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht, herausgegeben von Dr. jur. Georg Eger, Regierungsrath. XIII. Band, 4. Heft. Breslau. J. U. Kern's Verlag. 1897.

Mit dem Julihefte schliesst der 3. Jahrgang der zur Zeitschrift erweiterten Entscheidungssammlung. Mit Rücksicht auf die in der Praxis nicht zu entbehrenden alphabetischen und Quellenregister musste der Raum sowohl für die Entscheidungen, als auch für die Abhandlungen beschränkt werden, von ersteren haben 45, von letzteren 3 Aufnahme gefunden.

Anknüpfend an die von Eger in seinem Handbuche des Preussischen Eisenbahnrechts Bd. II S. 193 ff. vertretene Auslegung der §§ 319, 320 St.-G.-B. weist der bekannte Strafrechtskenner Reichsgerichtsrath Dr. Stenglein darauf hin, dass die Praxis vielfach zu unzulässiger Ausdehnung der Nebenstrafen neige. Wie im Strafrecht überhaupt sei hier insbesondere die analoge Ausdehnung ebenso ausgeschlossen wie eine ähnliche Beschränkung. Die Aberkennung der Fähigkeit zur Bekleidung eines Amtes dürfe nicht über die im § 319 genau gesetzten Grenzen ausgedehnt werden, aber auch nicht hinter dieser zurückbleiben. Nach der Geschichte des § 320, zumal den Verhältnissen z. Zt. des Erlasses des St.-G.-B., stehe es andererseits ausser Zweifel, dass als „Vorsteher“ nicht auch die bezüglichen Angestellten der Staatsbahnen zu gelten haben, bezüglich dieser war bereits an Stelle des erstrebten besonderen Schutzes das Disziplinarverfahren gegeben.

Amtsrichter Coermann gibt eine systematische Darstellung der eisenbahnrechtlichen Landesgesetzgebung Elsass-Lothringens. Der zum Abdruck gebrachte erste Theil umfasst die Konzession und den Grunderwerb. Einen Sonderfall der Haftpflicht der Eisenbahn bei Verunglückung einer der Unfallversicherung unterliegenden Person hat Kreisgerichtsrath Dr. B. Hilse zum Gegenstand der S. 351—355 abgedruckten Studie gemacht.

Unter den mitgetheilten Entscheidungen treten die Französischen in den Vordergrund, ohne dass dabei die Deutsche Gerichtspraxis vernachlässigt ist. Von den den Entscheidungen zu entnehmenden Rechtssätzen seien nur folgende hier hervorgehoben:

1. Die Bahn haftet nach Französischem Recht auch für das auf der Gepäckbank niedergelegte Handgepäck, wenn dieses von der Bahn noch nicht angenommen und noch kein Schein darüber ausgestellt ist. Entsch. des Tribunal civil von Maçon vom 19. Mai 1896 (S. 300).

2. Staat und Gemeinden sind nicht verpflichtet, wegen baupolizeilicher Beschränkungen des Eigenthums Entschädigung zu leisten. (Preuss. R.). Entsch. des Reichsger. vom 15. Mai 1896 (S. 299).

3. Für Körperverletzungen, welche ohne Verschulden des Bauherrn oder seines Vertreters eingetreten sind, haftet der Bauherr civilrechtlich nicht. Entsch. des Reichsger. vom 23. Okt. 1896 (S. 322).

4. Die Bahn muss die Durchlegung von Gas- und Wasserleitungsröhren zu öffentlichen Zwecken unter den Strassenübergängen dulden, sofern damit nicht das überwiegende Interesse des Bahnbetriebes verletzt wird. Entsch. des Reichsger. vom 14. Nov. 1896 (S. 334).

Die Litteraturübersicht hat den bei dieser Zeitschrift üblichen Umfang. Amtsrichter C o e r m a n n.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Staatsbahn - Personenverkehr. Am 1. August d. J. wird der zwischen Gottesberg und Wittgendorf gelegene Haltepunkt Rothenbach für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet.

In Rothenbach werden alle Personenzüge, aber nicht die Schnellzüge, anhalten.

Die daselbst befindliche Kohlen-Abfertigungsstelle Gustav- und Abendröthegrube erhält von demselben Zeitpunkte ab ebenfalls die Bezeichnung Rothenbach.

Breslau, den 23. Juli 1897. (1624)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Auf den nachstehenden Strecken wurde der Gesammtverkehr wieder wie folgt aufgenommen:

Berhometh-Mezebrody	am 17/7,
Itzkany-Suczawa	„ 8/7,
Hliboka-Sereth	„ 1/7,
Hatna-Kimpolung	„ 8/7,
Kolomeaer Lokalbahnen	„ 3/7 u.
Korszow-Kolomea	„ 12/7 97.

Wien, am 23. Juli 1897. (1625)

3. Anderweite Benennung verschiedener Stationen.

Vom 1. Oktober d. J. ab erhalten folgende, zu unserem und zum Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Münster gehörige Stationen eine anderweite Benennung:

bisherige Bezeichnung	neue Bezeichnung
Bochum B. M.	Bochum Süd
Bochum Rh.	Bochum Nord
Bottrop K. M.	Bottrop Süd
Bottrop Rh.	Bottrop Nord
Dortmund Rh.	Dortmund Süd
Essen B. M.	Essen (Hauptbahnhof)
Essen B. M. (Fil. Krupp)	Essen (Hauptbahnhof), Fil. Krupp
Essen Rh.	Essen Nord
Essen Rh. (Fil. Krupp)	Essen Nord, Fil. Krupp
Langendreer B. M.	Langendreer Süd
Langendreer Rh.	Langendreer Nord
Osterfeld K. M.	Osterfeld Süd
Osterfeld Rh.	Osterfeld Nord
Rellinghausen B. M.	Rellinghausen West
Rellinghausen Rh.	Rellinghausen Nord
Schalke K. M.	Schalke
Schalke B. M.	Schalke Nord
Schalke Rh.	Schalke Süd
Witten B. M.	Witten West
Witten Rh.	Witten Ost

Essen, den 15. Juli 1897. (1626)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der Königlichen Eisenbahndirektion Münster.

4. Güterverkehr.

1. Am 1. August d. J. wird der an der Strecke Herford-Himmighausen belegene Haltepunkt S c h ö t m a r und am 15. August d. J. der an der Strecke Osnabrück-Löhne belegene Haltepunkt L ü s t r i n g e n, welche bis jetzt nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienten, als Haltestellen für den Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr mit der Einschränkung eröffnet, dass die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffsendungen ausgeschlossen ist.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die genannten Haltestellen direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern sowie Leichen mit Stationen der Preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der Oldenburgischen Staatsbahn und ferner für die Haltestelle Schötmar im Westdeutschen Privatbahnverkehr in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau hier.

2. Am 1. August d. J tritt der Nachtrag 6 zum Gruppentarif IV für die Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster in Kraft, enthaltend u. A. Frachtsätze für die Station B l o m b e r g, für die am 1. bezw. 15. August d. J. für den

Güterverkehr zur Eröffnung gelangenden Stationen Schötmar und Lüstringen, für die an der Neubaustrecke Oldesloe-Hagenow belegenen Stationen (gültig vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Neubaustrecke), Ausdehnung des Ausnahmetarifs 2 für Rohstoffe auf die Artikel Torfstreu und Torfmüll, Ausnahmefrachtsätze für Getreide für die Station Albersdorf, Aufnahme von Karstädt als Versandstation in den Seehafen-Ausnahmetarif für Kartoffelstärkefabrikate, Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl nach der Station Norden, Ausnahmefrachtsätze für Hohlglaswaaren zur Ausfuhr über See von der Station Driburg.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Hannover, den 19. Juli 1897. (1627)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau - Pfälzischer Güterverkehr. Zum Tarif für den vorgenannten Verkehr kommt mit Gültigkeit vom 1. August d. J. der Nachtrag 11 zur Ausgabe. Er enthält neben Entfernungen für die Stationen der Strecke Homburg-Usingen und den Stationen Eichelscheiderhof, Rohrbach bei St. Ingbert und Tiefenthal, Aenderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife, sowie neue Ausnahmetarife für Cement, Düngemittel, Wegebaumaterialien und feuchte Stärke. Die Gültigkeit der neuen Ausnahmetarife ist zum Theil auf den Verkehr mit Ludwigshafen a/Rh., Saargemünd und Scheidt bei St. Ingbert beschränkt. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. September 1897 in Kraft.

Näheres ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren, von denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Frankfurt a/M., den 22. Juli 1897. (1628)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. treten im Verkehr zwischen den Stationen der Greifswald-Grimmener Eisenbahn einerseits und den Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Stettin Altefähr, Altenwillershagen, Buddenhagen, Crampas-Sassnitz, Dargen, Eggesin, Gross-Kiesow, Gültz, Hoppenwalde, Horst i. Vorpomm., Kenz, Lanken, Lauterbach (Rügen), Lietzow, Martensdorf, Miltzow, Putbus, Rambin (Rügen), Saatel, Sagard, Samtens, Stöwen, Teschenhagen, Toitz-Rustow, Velgast, Zerrenthin, Bentwisch, Damgarten, Gelbensande, Ribnitz und Rövershagen andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Stettin, den 23. Juli 1897. (1629)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bis zu einem noch bekannt zu gebenden Zeitpunkt werden bei Sendungen von freiwilligen Gaben für die durch Hagel Geschädigten die tarifmässigen Frachten ganz, bei Sendungen von Saatgut, welche zwar für die durch Hagel Geschädigten bestimmt, als freiwillige Gaben aber nicht zu bezeichnen sind, die Frachten zur Hälfte unter der Bedingung zurückerstattet, dass die Sendung an den Bürgermeister der Empfangsstation oder, falls dort ein Kreisdirektor seinen Amtssitz hat, an diesen adressirt sind, der Frachtbrief den Vermerk „freiwillige Gaben“ bezw. „Saatgut für die Nothleidenden“ trägt, und die Richtigkeit dieses Vermerks von dem Adressaten bescheinigt wird. Bei den in das Nothstandsgebiet bisher schon abgefertigten Sendungen tritt Nachlass der Fracht in den gleichen Grenzen unter der Bedingung ein, dass der Bürgermeister oder Kreisdirektor der Empfangsstation die Bescheinigung abgiebt, dass die Sendung aus freiwilligen Gaben bezw. Saatgut für die Nothleidenden bestanden hat. Als Empfangsstationen des Nothstandsgebiets kommen alle diejenigen in Betracht, welche innerhalb des Gebiets liegen, dessen Endpunkte die Stationen Saarburg, Brumath, Hagenau, Weissenburg, Niederbronn, Wingen, Saarburg bilden, sowie die Stationen an den Eisenbahn-Grenzlinien dieses Gebiets. (1630)

Strassburg, den 19. Juli 1897.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr. Am 1. August d. J. tritt zu dem Heft B 5 (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Essen und den auf Niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der Grossen Belgischen Central- und der Lüttich-Maastrichter Eisenbahngesellschaft) der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Kray Süd, Rellinghausen Rh. und Schalke Rh. sowie Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr der Station Brackel b. Dortmund, Schliessung der Station Schalke B. M. für den gesammten Güterverkehr, Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife 8 und 9, schliesslich Aenderungen von Stationsnamen.

Preis des Nachtrags 10 ₰.

Essen, den 22. Juli 1897. (1631)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin - Stettin - Schlesischer Gütertarif. Am 1. August d. J. erscheint zum Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarif der Nachtrag I. Derselbe enthält ausser bereits bekannt gemachten Tarifänderungen Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, neue Entfernungen für die Haltestellen Guten-Germendorf, Neu-Rüdnitz und Stöven, sowie für Brockau und Rüstern, theilweise ermässigte Entfernungen für Nauen, Seegefeld und Spandau, als neu in den Rohstofftarif aufgenommene Artikel Torfstreu und Torfmüll, eine Aenderung des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl, als neu einbezogene Station in den Ausnahmetarif 10 für Getreide Dopiewo, die Verlängerung der Gültigkeitsdauer des älteren Ausnahmetarifs D für Kartoffelstärkefabrikate (bis auf weiteres), Aenderungen des Ausnahmetarifs E für Eisen und Stahl und des Ausnahmetarifs F für Holzstoff und Holzzellstoff, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen. Abdrücke des Nachtrags I sind bei den Verkaufsstellen des Tarifs unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 22. Juli 1897. (1632)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preussisch - Bayerischer Vieh- usw. Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab wird die Station Lyck der Ostpreussischen Südbahn mit den gleichen Sätzen für Lyck Preussische Staatsbahn in den direkten Verkehr einbezogen.

Ferner werden für Sendungen von Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden die Stationen Culm und Konitz, sowie Czersk, Falkenburg und Lnianno des Eisenbahn-Direktionsbezirks Danzig, letztere drei Stationen jedoch nur im Verkehr mit Fürth Staatsbahnhof, Nürnberg Centralbahnhof und Schweinau, in den direkten Verkehr aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze und die Verkehrsleitung ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 23. Juli 1897. (1633)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. treten die Nachträge XVIII zum Hefte C und XIV zum Anhang des Heftes C vom Theile II des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Der Antrag XVIII zum Heft C enthält u. a. anderweite, grösstentheils ermässigte Frachtsätze für die Stationen Lennep und Ohligs in den allgemeinen Tarifklassen und dem Ausnahmetarif 16 für Eisen und Stahl, anderweite Anstossfrachtsätze für die Stationen Born, Hückeswagen, Wipperfürth, Remscheid, Remscheid-Bliedinghausen, Remscheid-Hasten und Remscheid-Vieringhausen für die allgemeinen Tarifklassen und den Ausnahmetarif 16 für Eisen und Stahl, sowie Aufnahme der Station Theux der Belgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien.

Der Nachtrag XIV zum Anhang des Hefts C enthält u. a. anderweite ermässigte Frachtsätze für den Verkehr verschiedener Deutscher Stationen mit den Belgischen Hafenstationen und Terneuzen in den allgemeinen Tarifklassen, den Ausnahmetarifen 13 und 14 für Eisen und Stahl und dem Ausnahmetarif 15 für Kaffee, Korinthen usw., Ergänzung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 14 für Eisen und Stahl durch Aufnahme der Artikel Drahtseile, Unterlagsscheiben für Schrauben und Schiffsrippen, eiserne Wagenachsen und Springfedern, sowie einen neuen Ausnahmetarif 26 für die Beförderung von Backsteinen und feuerfesten Steinen von den Stationen Bergisch-Gladbach und Mülheim a/Rhein nach den Stationen Anvers (Bassins & Entrepôt) transit und Anvers (Sud-Quais) transit der Belgischen Staatsbahn und der Grossen Belgischen Centralbahn.

Gleichzeitig werden in den Ausnahmetarif 26 für die Beförderung von Backsteinen und feuerfesten Steinen des Anhangs zum Hefte A vom Theile II des bezeichneten Tarifs folgende Frachtsätze aufgenommen:

Von den hierneben bezeichneten Stationen nach den hierunter bezeichneten Stationen	Frachtsätze für 1 000 kg in Francs			
	Uebergang	Arloff	Uebergang	Niederlahnstein
a) Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn:				
Anvers (Bassins et Entrepôt) transit und Anvers (Sud-Quais) transit	H	6,61	H	9,00
b) Verkehr mit der Grossen Belgischen Centralbahn:				
Anvers (Bassins et Entrepôt) transit und Anvers (Sud-Quais) transit	A M	6,61	A M	9,00

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 24. Juli 1897. (1634)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr, Gütertarif (Heft 3). Am 1. August d. J. tritt zu dem vorbezeichneten Gütertarife der Nachtrag 1 in Kraft, der ausser bereits veröffentlichten Tarifänderungen Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Schwerin an der Warthe und die Ladestelle Posen-Gerberdamm, Ergänzung der Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife 4 (Düngekalktarif) und 9 (für Eisen usw.), einen neuen Ausnahmetarif 12 für feuchte Stärke, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Münster, den 22. Juli 1897. (1635)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August d. J. tritt ein Nachtrag I zum Binnen-Gütertarif Theil II in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen zu § 61 der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung.

Die in dem Nachtrage aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I² genehmigt worden.

Berlin, den 22. Juli 1897. (1636J)
Königliche Direktion
der Militär-Eisenbahn.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. (Aenderung der Frachtsätze für Bier des Ausnahmetarifes Nr. 43 rücksichtlich des Verkehrs mit der Station Wittingau.) Mit Gültigkeit vom 15. August und insoweit Erhöhungen platzgreifen vom 15. September l. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1897 gelangen für Bier bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg und Aufgabe auf einen Frachtbrief und Wagen von Wittingau nach den im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbande aufgenommenen Hafenstationen neue, theils erhöhte, theils ermässigte Ausnahmesätze, welche bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden können, im Kartirungswege zur Einführung.

Die auf Seite 16 des Nachtrages VI zum Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1894 für die gleichen Relationen vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 43 treten hierdurch mit 14. August, bezw. 14. September l. J. ausser Wirksamkeit.

Wien, am 23. Juli 1897. (1637)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Die in den Ausgabestellen der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft in Hamburg, des Norddeutschen Lloyd in Bremen und der Dampfschifffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest aufliegenden, durch den überseeischen Personentarif zur Einführung gelangten Fahrscheine der Serien:

Serie: 53, 108, 112. Budapest-Belgrad,
„ 109, 113. Budapest-Fiume,
„ 59. Fiume-Budapest,
„ 54. Budapest-Wien,
„ 122, 126. Wien-Budapest,
„ 55. Budapest-Oderberg,
„ 117, 121. Oderberg-Budapest,
„ 4, 5. Hamburg-Budapest,
„ 5, 6. Bremen-Budapest,
„ 34. Triest-Oderberg

werden aus dem Verkehr zurückgezogen.

Diese Bestimmung tritt sofort in Kraft.

Altona, den 16. Juli 1897. (1638)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines Wasserbottichs auf Bahnhof Aschersleben soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnung und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung von 0,50 ℳ. bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eines Wasserbottichs“ versehen zu dem auf Dienstag, den 10. August 1897, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, im Juli 1897. (1639)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Wettbewerb

zwecks Erlangung von Vorschlägen zur zeitgemässen Verbesserung des Verkehrs auf der Wannseebahn.

Als Preise werden ausgesetzt:

I. Preis = 2000 M.,
II. Preis = 1000 M.

Das Preisrichteramt haben übernommen die Herren

1. **Bormann**, Geh. Ob.-Reg.-Rath z. D.,
2. **Schwabe**, Geh. Reg.-Rath a. D.,
3. **Dr. Slaby**. Geh. Reg.-Rath u. Professor a. d. Technischen Hochschule,
4. ein noch zu wählendes maschinentechnisches Mitglied,
5. **Dr. Boethke**, Gerichts-Assessor.

Die nähereren Bedingungen sind unentgeltlich vom Gerichts-Assessor **Dr. Boethke** Berlin W. An der Apostelkirche No. 11 pt. zu beziehen.

Das Wannseebahn-Comité.

(gez.) Baurath **Böckmann**-Neu-Babelsberg. Assessor **Dr. Boethke**-Berlin. Landtags-Abgeordneter **Fehlisch**-Berlin. Ingenieur **Kirchner**-Steglitz. Geh. Sanitäts-Rath **Dr. Laehr**-Zehlendorf. Landtags-Abgeordneter **Ring**-Düppel-Zehlendorf. Baumeister **Schreiber**-Wannsee. Director **Sillies**-Gr. Lichterfelde. Hauptmann a. D. **Ziethen**-Schlachtensee.

Nr. 14. Jahrgang 1897. Berlin, am 28. Juli 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	2	Pack	neue Spahnkörbchen	5,5	1	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	A B	1	1	Koffer	Kleidung —	35	2	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
3	A G	1/5	5	Kisten	leer bez. Packstroh —	185	3	Posen	K. E.-D. Posen	
4	A G T H V	28 F	1	Verschlag	Tassen —	92	4	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
5	AK	—	3	Kolli	Guss —	15	5	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
6	AR	9293	1	Ballen	Bettfedern —	21,5	6	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
7	B	1	1	Fass	leer —	110	7	G.-A. Bingen	Direktion Mainz	
8	B	556	1	Ballen	rothe Wolle —	148	8	Krebsoege	K. E.-D. Elberfeld	von Engelskirchen.
9	B	729	1	Fass	gefüllt? —	?	9	Frkfrt. a/M. Hptbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
10	B B	3066	1	Korb	Stabeisen —	47	10	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	von Deutzerfeld.
11	B E	563	1	Kiste	Eisenwaaren —	25,5	11	Hagen	„	
12	B G	18	1	Kollo	Eisenstab —	25	12	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
13	C	—	1	—	gusseis. Wandbecken	7	13	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
14	C E	—	1	Korb	frische Kirschen —	5	14	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
15	C F	1934	1	Kollo	eiserne Haken —	6	15	Hannover	K. E.-D. Hannover	
16	C H	32432	1	Sack	gefüllt —	27	16	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
17	C N	526	1	Ballen	— —	—	17	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	
18	D R	1083½	1	Holzverschlag	Papier —	15	18	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
19	D R	4938	1	Packen	Manufakturwaaren ?	10	19	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
20	D S	4727	1	Kiste	leer —	35	20	Frkfrt. a/M. Hptbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
21	E M	2200	1	Päckchen	polirte Holzwaaren —	2,5	21	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
22	E N S	—	1	Sack	leere Säcke —	24	22	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
23	F A C	571	1	Stück	Kinderwagen —	19	23	Rostock F. F.	Meckl. Friedr.-Frzb.	
24	F E	924	1	Kiste	unbekannt —	—	24	Dorfmark	K. E.-D. Hannover	*)
25	F O M	20	1	Ballen	Futterkuchen —	110	25	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beklebt: Hagen-Solingen.
26	F R	9209	1	Kiste	— —	40	26	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
27	F S	15	1	—	leerer Käfig —	15	27	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	
28	F Z	100od.160	1	Korb	Kleider u. Wäsche —	19	28	Altona	K. E.-D. Altona	
29	weiss G	—	2	—	eis. Ofenthüren —	4	29	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
30	— G B C	— —	3 1 2	Stangen Bund Stück	Rundstahl — Flachstahl —	139	30	Hannover	K. E.-D. Hannover	
31	G B	10279	1	Kiste	Holzwaaren —	35	31	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Kaiserslautern-Mainz bezettelt.
32	G D	319, 325	2	Fässer	schwarzes Pech —	320	32	Coblenz rh.	K. E.-D. Köln	
33	G W	7139	4	Kolli	Gussstücke —	8	33	Köln-Ger.	„	Düsseldorf-Frankfurt bezettelt.
34	G S	37	1	Pack	leere Körbe —	20	34	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
35	H	—	1	Sack	Säcke u. alte Kleider	20	35	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	
36	H	6318	1	Rolle	Sohlenleder —	12	36	Lauter	Sächsische Stsb.	
37	H	—	1	—	Schranktheil —	—	37	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
38	H	—	1	Bund	Eisenwaaren —	40	38	Northeim	„	
39	H B	1796	1	Kiste	gefüllt —	76	39	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
40	H C W	44	1	„	leer —	20	40	G.-A. Mainz	„	
41	H H	2	1	—	eiserne Bügel —	20	41	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	Schwelm-Barmen.
42	H W	7251	1	Ballen	Webwaaren —	28	42	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
43	J A B A	11/15 16/19	9	—	l. Benzinfässer —	224	43	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
44	J C	33	1	Kiste	kand. Früchte —	53	44	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.
45	J H	985	1	„	? —	68	45	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
46	J L	1298	1	Fass	leer —	15	46	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
47	K L	— —	1 4	Brod Brode	Zucker —	52	47	Pfullendorf	Württemberg. Stsb.	Zuckerfabrik Waghäusel.
48 49	K —	— —	1 1	— —	eis. Kolben 42 cm lang „ „ 50 „ „	90	48 49	Merseburg	K. E.-D. Erfurt	

*) Gut ist beschrieben „Mellendorf“.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	K R	1	1	Kiste	Eisenwaaren	217	50	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Berlin.
51	K W S	12841	1	Fass	Oel	246	51	Ebeleben	Hohenebra-Ebeleben	beschr.: Schlotheim.
52	L	1888 1890	2	Fässer	leer	65	52	G.-A. Bingen	Direktion Mainz	
53	L weiss	—	1	Kollo	zerbr. gusseis. Rahmen mit 2 Thüren	2	53	Altona	K. E.-D. Altona	z. Ofen gehörend.
54	L L	211	1	—	l. Branntweinfass	13	54	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
55	M	13009	1	—	leere Kiste	44	55	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
56	M	3 Posen	1	Kollo	eis. Bettstelle mit Polster	23	56	Posen	K. E.-D. Posen	
57	M N	5	1	Fass	leer	36	57	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
58	M W C	163	1	Kiste	Draht	125	58	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
59	N R C	7997	1	„	Cigarren	15	59	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
60	N S S	5563	1	—	leeres Oelfass	35	60	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
61	O B	100	1	Fass	leer	18,5	61	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Oker/Hamburg.
62	O L & G	4276	1	Kiste	Knöpfe etc.	24	62	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
63	P W	—	1	Kollo*)	Effekten	13,5	63	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	*) in Leinen.
64	P W W	469	1	—	leere Kiste	32	64	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Albersweiler-Mainz bezettelt.
65	R B	203	1	Sack	Bürsten	18	65	„	„	
66	R C	42	1	Bund	Seil	10	66	Bretten	Badische Stsb.	
67	R T S	3810	1	Kiste	Porzellanwaaren	—	67	Bendorf	K. E.-D. Köln	
68	S	—	1	Kollo	Eisenwaaren	—	68	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	(ansch. Zierspitzen.)
69	S B	1258	1	—	leere Kiste	23	69	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
70	S B	2138	1	Fass	leer	25	70	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
71	Sch R	2147	1	—	leere Kiste	21,5	71	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
72	S E C S	476	1	Lattenkiste	Eisenwaaren	226	72	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
73	S F	3785/7	3	Ballen	Wollwaaren	42	73	Gera	K. E.-D. Erfurt	
74	S L	15	1	Kiste	leere Flaschen	34	74	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	**)
75	St B	4751	1	—	Wagendecke	—	75	Glogau	K. E.-D. Breslau	
76	T	1	1	—	neue eis. Kette	129	76	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
77	T	920	1	—	leeres Fass	35	77	Angern	K. E.-D. Magdeburg	
78	T O	6	1	—	Marmorplatte	18	78	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
79	T S	607	1	Korb	Eisenwaaren	104	79	Lyck	K. E.-D. Königsberg	
80	W	387	1	Sack	lederne Schnürriemen	—	80	Köln Eilgut	K. E.-D. Köln	
81	W	—	1	Bund	Flacheisen	49	81	St. Georgen i/Schw.	Badische Stsb.	
82	W	—	1	Sack	frische, grüne Tannenspitzen	35	82	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
83	W H	10	1	Kiste	leer	?	83	Frkfrt. a/M. Hptb.	„	
84	W W	3587	1	Kollo	Gusstheil	5,5	84	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
85	Z	—	1	—	Pflugschaare	2,5	85	Parchim	Meckl. Friedr. Franzb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
86	K. E.-D. Berlin	—	1	—	Standbaum	6,5	86	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
87	P. Dewald Trier	—	1	Sack	12 leere Säcke	9	87	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
88	Kattowitz	20382	1	Wagen	Roheisen	—	88	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
89	Kattowitz	21832	1	„	Kohlen	10 000	89	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
90	Z. B. Köln	26	1	Pack	braunes Packpapier	15	90	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
91	Leobschütz	1 u. 2	2	Stück	gusseis. Platten	48	91	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
92	J T & S London	1809	1	Kiste	Musikwerke	75	92	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
93	Strassburg	—	1	—	Wagendecke	—	93	Wilhelmshöhe	K. E.-D. Cassel	6 m lg., 1 m br.
94	K. Werner	2053	1	—	l. Bierfass	33	94	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
95	roth I.	—	1	Stange	Flacheisen	22,5	95	Wrist	K. E.-D. Altona	
96	36 BM 91 / 35 BM 91	—	1	Kollo	Maschinentheil	—	96	Crefeld	K. E.-D. Köln	
97	—	53	1	Koffer	Gepäck	?	97	Dammthor	K. E.-D. Altona	Leipzig/Hamburg.
98	—	206	1	Bund	6 gusseis. Scheiben	2	98	Bretten	Württemberg. Stsb.	
99	—	474	1	Kiste	Spiralfedern	23	99	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
100	Schein	846	1	—	grauer Holzkoffer	35	100	Kratzeburg	Meckl. Friedr. Franzb.	
101	—	1713	1	Fass	Branntwein	48	101	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
102	—	3265	1	Kochtopf	Gelee	5	102	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	

**) Etiquette der Flaschen: Bern-Casteler Rosenberg. Idocius & Co. Coblenz a/Rh.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
103		1045	1	Blechbüchse	? —	16	103	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
104	GT	226	1	Kiste	Lederappretur —	19	104	„	„	
105	altes Zeichen ☆ Thomasschlacke	—	1	Sack	Stachelbeeren —	25	105	Berlin H. u. E. Eilg.	K. E.-D. Berlin	verkauft.
106	H	863	1	Pack	Pappen —	25	106	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
107	L	—	1	Stück	Korke —	2	107	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
108	FB n	3003	1	Kiste	leer —	6	108	Gera	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
109	—	—	1	Aufsatz	(für Sopha?) —	?	109	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
110	—	—	3	Bund	Bandeisen —	120	110	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
111	—	—	1	Stück	Baumstumpf —	6	111	Göttingen	K. E.-D. Cassel	künstlich ausgehöhlt, 70 cm lg.
112	—	—	2	—	leere Blechbüchsen —	2	112	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
113	—	—	—	—	65 lauf. Meter Bretter von 2 u. 3 cm Stärke	—	113	Hohenkirch	K. E.-D. Danzig	
114	—	—	1	—	Restladung kief. Bretter	—	114	Königin Louisegrube	K. E.-D. Kattowitz	
115	—	—	6	Stück	Bretter —	—	115	Ratibor	„	
116	—	—	10	„	Pfosten —		116			
117	—	—	2	—	leere Blechbüchsen —	2	117	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
118	—	—	1	Kiste	Blechspielwaaren —	46	118	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
119	—	—	1	Bund	8 Stück eis. Bolzen —	14	119	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
120	—	—	1	—	Bufferstange —	—	120	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
121	—	—	2	—	Bufferscheiben —		121			
122	—	—	2	—	Buffertheile —	30	122	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	
123	—	—	1	Sack	Cement —	50	123	Immendorf	Braunschw. Land.-E.	
124	—	—	1	Partie	Coks —	426	124	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
125	—	—	1	—	eis. Contregewicht —	5	125	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
126	—	—	1	—	eis. Dachfenster —	12	126	Bonn	K. E.-D. Köln	
127	—	—	1	Ring	runder Eisendraht —	50	127	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
128	—	—	2	—	gebogene Eisenplatten	54	128	Cossebaude	Sächsische Stsb.	2 m lg.
129	—	—	1	Bund	2 Eisenstangen mit Handgriffen	—	129	Osterhagen	K. E.-D. Cassel	
130	—	—	—	—	Eisentheile —	37	130	Bremen	K. E.-D. Hannover	
131	—	—	1	—	Eisentheil, 2 m lg., 0,58 br.	—	131	Gommern	K. E.-D. Magdeburg	
132	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	14	132	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
133	—	—	1	„	Eisenwaaren —	51	133	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
134	—	—	1	Säckchen	Eisenwaaren —	4	134	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
135	—	—	1	—	Fahrrad —	16	135	Magdeburg-Süd	K. E.-D. Magdeburg	
136	—	—	1	—	Fahrrad, alt, unbrauchbar	—	136	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
137	—	—	1	Stange	Flacheisen —	51,5	137	Konitz	K. E.-D. Danzig	
138	—	—	1	—	Frauen-Blouse (weiss)	—	138	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
139	—	—	2	—	Gartenstühle —	8	139	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
140	—	—	1	Blecheimer	Gelee —	3	140	„	„	
141	—	—	1	Blechtopf		4	141			
142	—	—	2	—	Gewichte à 1 kg —	—	142	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
143	—	—	1	Bund	Gussständer —	1	143	Moers	K. E.-D. Köln	
144	—	—	2	—	Stangen Englischer Gussstahl	9	144	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
145	—	—	2	—	Henkelkörbe —	6	145	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
146	—	—	2	—	Holzgestelle —	13	146	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
147	—	—	1	—	Holzkasten —	66	147	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
148	—	—	1	schwarzer Holzkoffer	Kleidung —	27,5	148	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
149	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	23	149	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
150	—	—	1	„	Holzstäbchen —	5,5	150	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
151	—	—	2	—	kl. Kammräder —	—	151	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	grün angestrichen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
152	—	—	1	—	Kessel aus Gusseisen (cylinderförmig)	?	152	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
153	—	—	1	—	l. Kinderwagen —	16	153	Wetzlar	„	
154	—	—	1	Pack	Klappstühle —	24	154	Bonn	K. E.-D. Köln	
155	—	—	1	—	l. Kohlensäurecylinder	22	155	Brohl	„	
156	—	—	1	Sack	Korbabfall —	27	156	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
157	—	—	1	—	leerer Kübel —	3,5	157	Heldrungen	K. E.-D. Erfurt	
158	—	—	1	—	Lagerkasten aus Eisenblech	19	158	Bonn	K. E.-D. Köln	
159	—	—	1	—	l. Lattenkiste —	25	159	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	
160	—	—	1	Stück	Luftleitungsrohr —	—	160	Eissen	K. E.-D. Cassel	Fabrikzeichen:
161	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	3	161	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
162	—	—	1	Pack	Mistgabeln —	5,5	162	Seesen	Braunschw. Land.-E.	
163	—	—	1	Sack	trockenes Moos —	16	163	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
164	—	—	1	Pack	4 eis. Ofenfüsse —	—	164	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	*)
165	—	—	1	„	Ofenknierohre —	6	165	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
166	—	—	1	—	Reisekorb mit 2 Vorlegeschlössern	39	166	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
167	—	—	3	Bund	Reisigbesen —	10	167	Gotha	„	
168	—	—	1	—	Reitpeitsche —	—	168	Hannover	K. E.-D. Hannover	
169	—	—	2	—	kleine gusseis. Ringe	—	169	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
170	—	—	131	Stück	eiserne Röhren —	1300	170	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Frankfurt-Mainz bezettelt.
171	—	—	4	in Leinen	eiserne Rollen —	—	171	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	(roth).
172	—	—	2	Stäbe	Rundeisen —	18	172	Moers	K. E.-D. Köln	bezettelt: Frankfurt Stsbf.
173	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	?	173	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
174	—	—	1	Stange	Rundeisen, 6 m lg. —	29	174	Friesau-Ebersd.	K. E.-D. Erfurt	
175	—	—	1	—	Rundholzbohle —	33	175	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
176	—	—	1	Sack	alte Säcke —	28	176	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
177	—	—	1	Packet	Schuhstifte —	5	177	M.-Gladbach	„	
178	—	—	1	—	Schliesskorb —	6	178	Köln-Gereon	„	
179	—	—	6	—	Schwarten —	—	179	Hohenkirch	K. E.-D. Danzig	
180	—	—	1	—	kief. Schwelle —	—	180	Firchau	„	1,70 m lg.
181	—	—	1	—	kief. Schwelle —	—	181	Neumarkt	K. E.-D. Breslau	aus Wagen Essen 50075 entladen.
182	—	—	138	—	alte Siederöhren —	—	182	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
183	—	—	1	Ballen	Sohlleder —	36	183	Osberghausen	K. E.-D. Elberfeld	
184	—	—	1	—	Sophalehne —	6	184	Schwelm	„	
185	—	—	1	—	eis. Standbaum —	10	185	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
186	—	—	1	Bund	8 eis. Stangen mit Flügelschrauben	3	186	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
187	—	—	2	Steigen	leer —	30	187	G.-A. Bingen	Direktion Mainz	
188	—	—	2	Bund	Stöcke —	9	188	Oldenburg i/H.	K. E.-D. Altona	
189	—	—	50	Stück	Stricke —	—	189	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	Elberfeld-Mirke.
190	—	—	1	—	Tau —	—	190	Wetter-Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
191	—	—	1	Kollo	Tonnenböden —	38	191	Waren	Meckl. Friedr. Franzb.	
192	—	—	1	—	Ventil —	15,5	192	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
193	—	—	1	Säckchen	Vogelfutter (Sämereien)	2	193	Darmstadt Hptb.	Main-Neckarbahn	ohne Zeichen und Bezettelung.
194	—	—	2	—	alte Wagenfedern —	18	194	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
195	—	—	4	Stück	Bretter —		195			
196	—	—	1	Büchse	Wagenfett —	3	196	Meschede	K. E.-D. Cassel	
197	—	—	1	—	verzinnter Wasch- oder Spülnapf	1,5	197	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
198	—	—	1	—	eiserne Welle —	43	198	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M	
199	—	—	1	—	l. Werkzeugkasten**)	4	199	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	**) ohne Deckel.

Berichtigungen.

Die Angaben unter „A. Güter mit Buchstaben bezeichnet“ lfd. Nr. 35 und unter „E. Güter ohne Bezeichnung“ lfd. Nr. 204 des Anzeigers Nr. 13 sind wie folgt zu berichtigen:

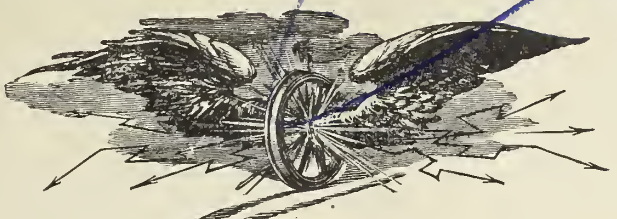
Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn
35	F & T	3616	1	Kiste	Eisen —	45	35	Regensburg	Bayerische Stsb.
204	—	—	1	Pack	Rohrmatten —	5	204	Fürth	**Bayerische Stsb.**

*) Beschr.: Coswig Anh.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 59. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 31. Juli 1897.

Inhalt:

Europäische Fahrplankonferenz in Christiania.

Zu dieser am 15. und 16. Juni 1897 abgehaltenen Fahrplankonferenz hatte die Generaldirektion der Norwegischen Staatseisenbahnen die Einladung erlassen; den Theilnehmern ward dazu eine schön ausgestattete Freifahrkarte behändigt, welche in der Zeit vom 1. Juni bis 15. Juli auf allen Eisenbahnen Dänemarks, Schwedens und Norwegens und auf den in Frage kommenden Dampfschifffahrtslinien Gültigkeit hatte, sodass darin zugleich eine stillschweigende Aufforderung zu erkennen war, die Skandinavischen Lande, wo immer man wollte, zu besuchen.

Aus allen Ländern Europas waren Konferenzmitglieder erschienen. Die meisten waren mit dem Sonderzuge nach Christiania gereist, welcher am Sonntag, den 13. Juni Kopenhagen um 11,45 V. verliess und andern Tags um 7,40 V. im Ostbahnhofe Christiania eintraf. Sie wurden hier von den Herren Direktor Mellbye und Ober-Betriebsinspektor Didrikson der Norwegischen Staatsbahnen festlich begrüsst. Dieser Zug hatte in Sassnitz mittelst des Sonderdampfschiffs „Rex“ in Helsingborg Anschluss an den, am 12. Juni Abends 7,10 aus Berlin abgegangenen fahrplanmässigen D-Zug.

Christiania, die schöne, in starker Zunahme begriffene, herrlich gelegene Hauptstadt, welche einschliesslich der Vorstädte jetzt etwa 170 000 Einwohner hat, ist eine moderne Stadt, deren Anfänge aus dem Jahre 1624 stammen, in welchem sie von König Christian IV. an Stelle des durch eine Feuersbrunst zerstörten, abseit am Ekkeberge bestandenen alten Oslo gegründet worden ist.

Vom Ostbahnhofe führt die lange Hauptstrasse „Carl Johangade“ mitten durch die Stadt an dem viel besuchten Hotel Skandinavie, dem grossen Post- und Telegraphengebäude und dem gewaltigen Storthingshause vorüber zum ausgedehnten, mit guten Anlagen ausgestalteten, von netten Bauten umgebenen Eidvoldsplatze und weiterhin zum hochgelegenen Königlichen Schlosse. Die Hauptstrasse und der Platz haben im Hochsommer, wo in diesem Norden zwischen Untergang und Aufgang der Sonne ständige Dämmerung herrscht, bis hin zur Mitternachtszeit lebhaften Verkehr, der am Tage fleissiger Arbeit, am Abend der Erholung und dem Vergnügen gilt.

In der Nähe des Storthingsgebäudes befindet sich das in den Jahren 1890—1894 erbaute staatliche Haus der Freimaurerloge, in welchem die Fahrplankonferenz abgehalten ward. Es ist ein Prachtbau, bei dem zur Zierde des Eingangs, des Vestibuls und des Treppenhauses weiss geäderter, krystalldurchsetzter, dunkler Norwegischer Marmor reichlich verwendet worden ist. Grosse vornehm ausgestattete Räume standen der Konferenz zur Verfügung. Das Konferenz-Geschäftsbüreau, welches im Treppenhause Sitz genommen, bot einen grossen Vorrath von Drucksachen, darunter viele über den Nordlands-

verkehr, von denen hier genannt sein mögen, die auf Spitzbergen herausgegebene, während der Sommerzeit wöchentlich einmal erscheinende nördlichste Zeitung der Welt „Spitzbergens Gazette“, ferner die bereits seit 35 Jahren wöchentlich einmal in Christiania erscheinende Zeitung „Vikinger“, ferner das Programm des Norwegischen Ingenieur- und Architektenvereins und des „Polytechnischen“ Vereins zu Christiania für Reiserouten zum Besuche Norwegens, weiter Beyers „empfehlenswerthe Touren in Norwegen“ und die Sommerfahrpläne der Dampfschifffahrts-Gesellschaften für die Reisen nach Bodö, den Lofoten, nach Tromsö, Hammerfest, dem Nordkap, dem weissen Meere und nach Spitzbergen. Besonders vertheilt ward Nielsen's illustrirter Führer für Christiania und Umgegend.

Der Hauptverhandlung gingen die bereits am 14. Juni Vormittags begonnenen Gruppenvorarbeiten voraus, welche innerhalb der Verwaltungen mit weiten Verkehrsgebieten und langen internationalen Linien nöthig sind, ausserdem aber am Abend des 14. Juni eine Begrüssungszusammenkunft, welche bei Konzert in St. Hanshaugen, einem mit gutem Restaurant ausgestatteten hochgelegenen, weite und entzückende Aussicht bietenden Parke mit dem Reservoir der städtischen Wasserleitung, stattfand und von den Herren Eisenbahndirektor Mellbye und Ober-Betriebsinspektor Didrikson der Norwegischen Staatsbahnen in liebenswerther Art geleitet ward.

Am 15. Juni Vormittags 10 Uhr im grossen Saale des Logenhauses eröffnete der Generaldirektor der Norwegischen Staatsbahnen, Herr Oberst Segelcke, die Hauptversammlung in Deutscher Rede mit Worten herzlichen Willkommens. Die Versammlung war von 122 Verwaltungen beschickt, darunter ausser den Skandinavischen Verwaltungen und denen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auch die dem letzteren Verbande nicht zugehörigen aus Russland, der Türkei, Bulgarien und Serbien, Italien, Frankreich, Spanien, Portugal und England. Besondere Regierungsvertreter hatten Deutschland, Frankreich, Oesterreich, Ungarn, Italien, die Schweiz und die Niederlande entsendet und zwar Deutschland die Herren Geheimer Regierungsrath von Misani und Geheimer Ober-Baurath Schneider.

Der erste Punkt der Tagesordnung betraf den bereits in der Wiener Konferenz im Dezember 1896 Seitens der Administration der Belgischen Staatseisenbahnen gestellten Antrag, im Eisenbahndienste die Tagesstunden von 1—24 zu zählen, der nunmehr, nachdem die Schweiz die Einführung dieser Zählungsweise plant, dahin ging, die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu ersuchen, dass sie gleichzeitig mit der Schweiz zur Einführung dieser Zählungsweise schreiten möge, damit sich dieselbe zunächst wenigstens auf dem ununterbrochenen Verkehrsgebiete von Ostende bis nach der südlichen Spitze von Italien erstrecken könne. Der Antrag ward von dem Vertreter der Belgischen Staatsbahnen, Herrn van Mierlo, in Französischer Sprache eingehend begründet und von der Versammlung sympathisch aufgenommen. Hierauf bestimmte dieselbe Frankfurt a/M. zum Ort für die im Dezember 1897 abzuhaltende nächste Fahrplankonferenz. Die bereits erwähnten tags vorher begonnenen Gruppenverhandlungen wurden alsdann allgemein aufgenommen; sie sind erst am nächsten Tage beendet worden.

Die Norwegischen Eisenbahnverwaltungen liessen es sich angelegen sein, den Abgeordneten einen angenehmen Aufenthalt zu bereiten; sie übten daneben grosse Gastfreundschaft. In der Mittagszeit am Tage der Hauptversammlung stand ein reiches Buffet zur Verfügung und für Nachmittag 5 Uhr desselben Tags hatte die Staatsbahn in den Logenfestsaal zu einem Bankett eingeladen, das unter dem Präsidium des Generaldirektors der Norwegischen Staatsbahnen, Herrn Oberst Segelcke, bei Tafelmusik stattfand und festlichen Verlauf gehabt hat. Bei demselben waren die Spitzen der Staatsregierung und der Stadt Christiania, Storthing-Mitglieder, die Direktoren der Staatsbahnen und der Hauptbahn und die obersten sowie obere Beamte dieser Bahnen zugegen. Die Reihe der Tischreden eröffnete der Chef des Arbeitsministeriums, Herr Staatsrath Nielsen, mit einem Toaste zu Ehren der erlauchten Monarchen und hohen Leiter der vertretenen Staaten, den Herr Zacchi, der Vertreter der Königlichen Generalinspektion der Italienischen Eisenbahnen mit einem Hoch auf Seine Majestät den König Oskar II. von Schweden und Norwegen, das „hohe Staatsoberhaupt des edlen und starken Norwegischen Volks“ warm beantwortete. Weiter sprach Herr Generaldirektor Oberst Segelcke, welcher ausführte, dass die Fahrplankonferenzen jetzt ein unentbehrlicher Faktor in der Ordnung des internationalen Verkehrs geworden seien, welcher Länder und Völker in innige Verbindung bringe. Je geringer die Zahl der Mitarbeiter, je abgelegener ihr Wirkungskreis, um so mehr mache sich das Bedürfniss dieser Konferenzen geltend und „deshalb habe ich Dank darzubringen, den ich adressire an die Skandinavischen Brüder und die Germanischen Stammverwandten, sowie an die Vertreter aller anderen Länder, deren ruhmvolle Flaggen en miniature diese Tafeln zieren.“

Darauf gedachte M. Luneau, der Vertreter des Französischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, der vortrefflichen Einrichtungen der Skandinavischen Bahnen und der Dänische Herr Staatsrath Haarlöv der schönen Hauptstadt Christiania, welchem der Herr Oberbürgermeister Christie von Christiania mit dem Wunsche dankte, dass ein jeder der Besucher eine gute Meinung von Christiania und von Norwegen seiner Heimath überbringen möge. Die nun folgende Rede des Herrn Präsidenten von Balz der Königlich Württembergischen Staatsbahnen schilderte in grossen Zügen die Entwickelung und die Bedeutung, sowie die Arbeitsmethode der Europäischen Fahrplankonferenz und schloss nach einigen humorvoll gehaltenen Parallelen zwischen dieser Konferenz und der Börse, dem Europäischen Konzert und der Arbeit der Diplomaten mit dem Gedanken, dass die in den Fahrplankonferenzen gepflegten internationalen Eisenbahnbeziehungen zur Förderung internationaler Beziehungen führen müssten, dass zu den Eisenbahnzügen noch die „Herzenszüge“ der Völker treten werden. Sein Hoch galt der Konferenz und deren Erfolgen. Schliesslich toastete Herr Kaiserlicher Rath Lewis der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft auf die Frauen, vor allen auf „die Skandinavischen Frauen“. Nur der Toast des Herrn Luneau erfolgte in Französischer Sprache, alle anderen Reden waren in Deutscher Sprache.

Am Nachmittag des 16. Juni war zu einem Ausfluge mit dem Dampfschiffe „Scotland“ auf dem Christiania-Fjord eingeladen; das reichbeflaggte Schiff verliess um 3 Uhr von „Thingvallabryggen“ den Hafen und brachte während dreistündiger Fahrt, bei glattem Wasser und sehr günstigem Wetter die herrliche Schönheit des inselreichen Hafenmeeres in immer wechselnden Aussichten und somit die entzückende Lage von Christiania zur eindrucksvollen Erscheinung. Herr Geheime Rath v. Lavale, Direktor der Pfälzischen Eisenbahnen dankte dem liebenswürdigen Herrn Kapitän Steffensen mit beredten Worten unter allgemeiner Zustimmung.

Diesem wohlgelungenen Ausfluge, während dem auf dem Schiffe eine photographische Gesammtaufnahme der Theilnehmer stattfand, reihte sich der auf den nächstfolgenden Tag bestimmte Ausflug nach „Gudbrandsdalen“ programmgemäss an, welcher vom Ostbahnhofe aus, um 7 Uhr Morgens mit Sonderzug angetreten ward, mit dem man zunächst die 68 km lange vollspurige Privatbahn Christiania-Eidsvold befuhr, welche mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse den Namen „Norwegische Haupteisenbahn“ — Norsk Hoved-Jernbane — führt, obgleich die Norwegischen Staatsbahnen über 20 Mal mehr, nämlich 1 544 km, darunter 574 km vollspurige und 970 km 1,067 m spurige Länge haben. Leider war die Witterung unfreundlich; es regnete — aber das half nichts, schadete auch nicht der Stimmung, denn der gute Humor der gegen 180 Personen starken Reisegesellschaft blieb erhalten und ward von Neuem gekräftigt, als in Eidsvold der dort liegende Mjösensee-Dampfer „Kong Oskar“ unsere Ankunft donnernd begrüsste. Im Eisenbahnwagen, in dem wir bis zu dem 126 km von Christiania ge-

legenen Hamar verblieben, störte uns der Regen nicht, wohl aber mussten wir den Genuss der schönen Gegend am Mjösensee entbehren, was indessen den Genüssen keinerlei Abbruch gethan hat, welche in der Zeit von 1/411 bis 11 Uhr Vormittags mittelst des reichen Buffets in dem der Vollendung ziemlich nahen neuen Bahnhofsgebäude zu Hamar gastlich dargeboten worden sind. Der Zug fuhr weiter, links, da inmittelst der Regen nachgelassen, mit der Aussicht auf den hier als breiter Fluss erscheinenden Mjösensee, bis über Lillehammer hinaus zu dem hinter Station Hunder in etwa 200 km Entfernung von Christiania im Flusse Lougen befindlichen Hunderfossen, einem Wasserfalle, bei dem die berühmten, dem Mjösensee eigenthümlichen Hunderforellen (Hunder-Örret) gefangen werden. Der Wasserfall und der herrliche Blumenflor am Gelände brachte nette Stimmungsbilder, die die Gesellschaft zurück bis nach Lillehammer begleiteten, woselbst das von dem schon genannten Flusse Lougen durchflossene Gudbrandsdal beginnt.

Hier ward der Zug um $^1/_2$ 3 Nachmittags verlassen, um in dem neuerbauten netten städtischen Gesellschaftsgebäude — Festivitetsbygningen — das von der „Hauptbahn“ dargebotene Mittagessen einzunehmen, das nicht minder opulent ausgestattet war und nicht weniger schön und festlichst verlaufen ist, wie das im Logengebäude zu Christiania. Der Weg vom Bahnhofe bis zu diesem Gebäude und das Gebäude selbst war mit Fahnen und Flaggen und Wimpeln geschmückt, zahlreiche Einwohner, gross und klein, empfingen uns voller Erwartung mit stillem Gruss. Herr Oberst Segelcke führte den Vorsitz und begrüsste alsbald in der ihm eigenen herzlichen Weise die zahlreiche Versammlung, Tafelmusik ertönte und flott ging das Serviren, wozu mehr als 30 Kellner bezw. Kellnerinnen aus Christiania mit nach Lillehammer gekommen waren. Herr Ober-Baurath Wernich der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz brachte den Skandinavischen Verwaltungen ein Hoch, welche für die Reise nach Norden mit fürsorglicher Liebe eingetreten seien und alles so vortrefflich bereitet hätten. Herr Professor Guldberg toastete Namens der Direktion der Norwegischen Hauptbahn auf deren Gäste, worauf Herr Präsident von Balz (Württemberg) zum Dank das Wort ergriff, um Norwegen als Land der Arbeit und der Thatkraft zu schildern, das einem herrlichen, kräftigen, vom Freiheitsdrang beseelten Volke gehöre, ein Land, dem grosse Männer erstehen, wie in neuester Zeit Ibsen und Nansen, ein Land, das sich die allgemeinste Bewunderung und Hochachtung und die Verehrung der ganzen gebildeten Welt erworben habe. Sein Toast galt der gastgebenden Hauptbahngesellschaft, die durch den Bau der ersten Bahn in Norwegen ihre besondere Thatkraft erwiesen habe. Weiter brachte Herr Ministerialrath Gerstel, Vertreter des K. K. Oesterreichischen Eisenbahnministeriums, den Norwegischen Frauen ein Hoch, wobei er ausführte, dass die Norwegische Frau und Mutter es sei, welche den Kindern die mit den Gestalten des nordischen Landes innig verwobenen altdeutschen Sagen und Heldengesänge und von den alten Vikingern, jenem kraftvollen, kühnen Norwegischen Volke erzähle, in den Jünglingen jene Erinnerungen an die Vergangenheit lebendig mache, die den Mann mit den Anforderungen der Gegenwart in harmonischen Einklang bringt. — Im Anschluss hieran widmete Herr Oberinspektor Regensburger der Oesterreichischen Nordwestbahn den daheim waltenden Hausfrauen das Glas und Herr Generaldirektionsrath Dr. Wehrmann der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, dem ferneren treuen Zusammenwirken aller Verwaltungen ein vivat floreat et crescat, sowie der Kaiserlich Oesterreichische Rath Herr Lewis besten Dank den Norwegischen Herren Didrikson und Lund, denen die äussere Ordnung der Konferenzveranstaltungen obgelegen habe. Herr Oberst Segelcke schloss hierauf die Festtafel.

Ein kleiner Theil der Festgenossen hat zur Rückreise von Lillehammer die Eisenbahn bis Eidsvold benutzt, der bei Weitem grösste Theil aber ist in Lillehammer an Bord des bereit gestellten Dampfschiffs „Kong Oskar“ gegangen und hat während einer fast fünfstündigen Fahrt auf der zwischen Lillehammer und Eidsvold 100 km langen Mjösensee Strecke weniger zwar die landschaftlichen Schönheiten kennen gelernt, denn dazu war die Witterung leider nicht günstig genug, um so mehr aber die gesellige Freude genossen, welche das frohe Beisammensein mit lieben, sonst fernen, weithin über Europa verbreiteten Fachgenossen und zum Theil seit Langem schon befreundeten Kollegen, beim gastlichen Nachtische, der dem Schiffe beigegeben war, mit sich brachte. Salutschüsse begrüssten uns in Eidsvold, von wo nach eingenommenem Abendbrot wir mit dem Zuge um eine Stunde nach Mitternacht in Christiania eintrafen.

Die während unserer Anwesenheit in Christiania verbrachte programmfreie Zeit ist selbstverständig benutzt worden, um Christiania und dessen weitere Umgebungen und deren Sehenswürdigkeiten zu besuchen. Die Stadt selbst konnte mit der Pferdebahn und der elektrischen Bahn bequem durchkreuzt und überschaut werden. Die meisten Konferenzler haben das grosse Vergnügungslokal „Tivoli“ besucht, bei dessen Vorstellungen die Deutsche Sprache vorherrschend verwendet ward; auch haben sie das sehenswerthe vor Jahren bei Sandefjord in Grabhügeln gefundene und in einem hinter dem Universitätsgebäude errichteten Holzhause aufgestellte „Vikingerschiff“, einen 16 Ruderer, besichtigt und das auf der westlich von Christiania gelegenen, hochansteigenden, schön bewaldeten Halbinsel „Bygdö“ erbaute Königliche Schloss Oscarhall, diese besondere, weiss leuchtend hervortretende Zierde der Gegend, besucht und den in dessen Nähe errichteten alten Norwegischen Bauten ihre Aufmerksamkeit geschenkt, unter denen die aus Gols im Hallingdal stammende alte Holzkirche hervorragendes Interesse bietet. Viele der Konferenzler haben auch den 317 m hohen Holmenkollen, mancher auch den in derselben Richtung liegenden 415 m hohen Frognersaeteren besucht, beides Punkte, die durch ihre schöne Lage, herrliche Aussicht und gute Wirthschaftseinrichtungen berühmt und weithin bekannt sind.

Im Norwegischen Reichstagsgebäude „Storthings Bygningen“ hat Verfasser am 14. Juni einer Sitzung des 46. ordentlichen Storthing beigewohnt, in welcher von den 114 Abgeordneten nur sehr wenige fehlten und der dem Wahlkreise Trondhjem und Levanger zugehörige Herr Steen das Präsidium führte. Die Verhandlung betraf den Eisenbahnbetriebsetat, den der Chef des Arbeitsministeriums, Herr Staatsrath Nielsen, mit längerer Rede begründete; aus der sich anschliessenden allgemeinen und längeren Debatte konnte ich nur so viel sicher verstehen, dass die Vorlage theilweise auf Widerstand stosse. Der geräumige und gut ausgestattete Sitzungssaal ist hinter dem Präsidentenplatze mit einem grossen Gemälde geschmückt, welches die Versammlung zu Eidsvold im Jahre 1814 darstellt, durch welche die jetzige Norwegische Konstitution ausgearbeitet worden ist. Einen ungewohnten Eindruck machte es, dass sich im Sitzungssaale eine junge Dame als Berichterstatterin befand, welche ihren Platz meist mit jedem Redner wechselte und den neuen Platz stets in möglichster Nähe des neuen Redners nahm; es vollzog sich indessen dieser Wechsel immer so, als wäre er selbstverständlich.

Am Freitag, den 18. Juni verliess die Konferenzgesellschaft in drei Sonderzügen das liebgewonnene Christiania, mit dem einen 8,55 Vormittags zur Fahrt nach Stockholm, dem anderen 9,00 Vormittags zur Fahrt nach Drontheim, dem Ausgangspunkte für die Dampferfahrt zum Nordkap und dem dritten 9,15 Vormittags zur Fahrt nach Kopenhagen bezw. via Engelholm für die Rückreise über Trelleborg-Sassnitz.

Wir haben diesen dritten Zug benutzt, bei dem wir Gelegenheit hatten, bei Sarpsborg, 109 km von Christiania den aus der Gegend von Drontheim her kommenden, grössten Fluss Norwegens, den bis zu seiner Einmündung in das Skagerrack 580 km langen „Glommen“ und den „Sarpsfos“ zu bewundern, welch letzterer die ungeheuere Wassermenge des Glommen in einem 23 m hohen Falle von 36 m Breite ergiesst. In der Schwedischen Station Ed waren wir bei dem vortrefflichen Mittagsmahl von $^3/_4$3 bis $^1/_4$4 Uhr Nachmittags Gäste der Dalslands Eisenbahngesellschaft, in deren Namen uns

Herr Eisenbahndirektor Harald Stang bewillkommnete, welchem Herr Baurath Böhlk der Oldenburgischen Staatsbahnen mit den als Schluss dieser Niederschrift folgenden Versen unter allseitiger Zustimmung Dank darbrachte.

Um 6 Uhr Nachmittags waren wir in Station Trollhättan; hier gab uns die Direktion der Bergslagernas Eisenbahngesellschaft unter Führung des Herrn Direktors Simonsson bequeme Gelegenheit zur Besichtigung der berühmten Trollhättan Wasserfälle; sie liess uns ohne Wagenwechsel auf der Fabrikgeleisbahn bis in nächste Nähe des seit dem Jahre 1890 erbauten „Grand Hotel Utsigten" fahren, von dessen Terasse aus die ganze Folge der wundervollen, zusammen 31 m hohen Fälle des Götaflusses auf einmal überschaut wird. Das Hotel selbst macht einen ungemein einladenden Eindruck.

Nach zwei- und einhalbstündiger Unterbrechung fuhren wir von Trollhättan weiter, passirten Abends 10 Uhr Gothenburg und nahmen alsbald darauf im „Schlafwagen" den bestimmten, angenehm bereiteten Ruheplatz ein, der die Nachtfahrt vollständig vergessen machte; am Morgen gegen 8 Uhr waren wir in Kopenhagen und bald darauf auf der weiteren glücklich beendeten Heimreise.

Die vorgenannten Verse lauten:

Ob man von Halle an der Saale
Oder einer andern Kapitale,
Wir wollen 'mal zum Beispiel sagen
Aus München oder Kopenhagen,
Aus Lübeck, Pest, ob aus Bulgarien
Oder aus dem sonnigen Italien,
Aus Stuttgart, Karlsruh', Petersburg,
Aus Sachsen oder Mecklenburg,
Aus Holland oder Grossbritannien,
Aus Belgien oder gar aus Spanien,
Ob aus Paris, Berlin, ob Wien,
Aus Oldenburg oder Neuruppin,
Ob aus der Schweiz, aus der Türkei —
In Skandinavien ist dies einerlei.
Ob sie sich nennen Inspekteur,
Sous chef, ob Chef, ob Directeur,
Ob Präsident, Geheimer Rath
Und was es sonst für Titel hat,
Ob hoch, ob niedrig, gross ob klein,
Darin stimmen Alle überein —
Nochmals das Glas zu erheben
„Hoch soll'n die Skandinavier leben."

Ober-Baurath Kohl-Weimar

Bericht über die Ergebnisse der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung für das Jahr 1896.

Seitens des K. K. Eisenbahnministeriums ist soeben der „Bericht über die Ergebnisse der K. K. Staatseisenbahn-Verwaltung für das Jahr 1896" veröffentlicht worden, welcher infolge der zu Anfang des Jahres 1896 durchgeführten Neuorganisation des Oesterreichischen Eisenbahnwesens an die Stelle des in den Vorjahren seitens der nunmehr aufgelassenen K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen alljährlich erstatteten Verwaltungsberichtes der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen getreten ist.

Abgesehen von mehrfachen Aus- und Umgestaltungen, welche aus der Natur der Sache sich ergaben, und den vorliegenden Bericht von seinen erwähnten Vorgängern unterscheiden und auf welche wir im nachstehenden einzeln verweisen, hat dieser Bericht eine wesentliche Erweiterung durch den Umstand erfahren, dass derselbe — in Erweiterung der bisher üblichen Angaben über die Fortschritte des Staatseisenbahn-Baues — ausführlichere Mittheilungen über die gesammte Thätigkeit der Staatseisenbahn-Verwaltung auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues überhaupt enthält und sohin nicht nur die durch Staatsorgane, sei es für Rechnung des Staates oder von Privatunternehmern, sondern auch die unter staatlicher Ingerenz überhaupt im Berichtsjahre durchgeführten oder in Durchführung gestandenen Eisenbahnbauten umfasst.

B e t r i e b s n e t z. Das Netz der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung, welches mit Schluss des Jahres 1895 eine Betriebslänge von 8 906 km besass, erfuhr im Betriebsjahre 1896 eine bedeutende Erweiterung. Es wurden nämlich im Laufe des Jahres dem öffentlichen Verkehre übergeben: Die Lokalbahnen Trient-Reichsgrenze bei Tezze (Valsuganabahn), Lindewiese-Barzdorf (Heinersdorf), Schwarzenau-Zwettl, die Theilstrecke Waidhofen a. d. Ybbs-Gross Hollenstein der Ybbsthalbahn, ferner die Lokalbahnen Zwittau-Policka, Niklasdorf-Zuckmantel, Mährisch Budwitz-Jamnitz, die Strecke Tarnopol (Ostrow)-Kopyczynce der Ostgalizischen Lokalbahnen sowie die Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal.

Sonach umfasst das staatliche Betriebsnetz mit Schluss des Jahres 1896 eine Gesammtlänge von 9 179 km, daher gegenüber dem Vorjahre mehr um 273 km oder 3,1 %. In der angeführten Gesammt-Betriebslänge ist nicht enthalten die im Oktober 1894 eröffnete 76 km lange schmalspurige Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf, welche ebenfalls im Staatsbetriebe steht, deren Betriebsgebarung aber in den Betriebsergebnissen der Staatseisenbahn-Verwaltung nicht zum Ausdrucke gelangt.

O r g a n i s a t i o n. Das Geschäftsjahr 1896 war für die Verwaltung der Oesterreichischen Staatsbahnen von einschneidender Bedeutung, weil in dasselbe die Neuorganisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung fiel. Nachdem mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. Januar 1896 die Errichtung eines Eisenbahnministeriums und das neue Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung genehmigt worden war, nahm das Eisenbahnministerium am 19. Januar 1896 seine Wirksamkeit auf. Mit dem 31. Juli 1896 hörte die bis zu diesem Tage noch provisorisch fortbestandene Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zu bestehen auf, während mit dem 1. August 1896 die neue Organisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung voll in Wirksamkeit trat und die Staatsbahndirektionen in Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau mit diesem Tage ihre Funktionen in unmittelbarer Unterordnung unter das Eisenbahnministerium aufnahmen.

Vom 1. August an wurde die K. K. Bodensee-Schifffahrtsinspektion in Bregenz, welche von da ab die Bezeichnung „K. K. Schifffahrtsinspektion in Bregenz" führt, der Staatsbahndirektion in Innsbruck unterstellt.

V e r k e h r. Auf dem staatlichen Betriebsnetze haben im Jahre 1896 verkehrt 792 585 Züge mit 48 900 000 Zugkm, was einer Mehrleistung gegenüber dem Vorjahre um 41 369 Züge und 2 800 000 Zugkm entspricht. Speziell auf dem staatlichen Betriebsnetze haben im Berichtsjahre 26 891 Express- und Schnellzüge mit 5 200 000 Zugkm, 271 272 Personenzüge mit 20 200 000 Zugkm und 297 552 Güterzüge mit 18 700 000 Zugkm verkehrt. Für das Jahr 1896 ergibt sich eine Gesammtleistung von 10 900 000 000 Bruttotkm oder 8,2 % mehr als im Vorjahre.

E i n n a h m e n. Die gesammten Einnahmen aus dem Staatseisenbahnbetriebe und den mit demselben verbundenen Nebendiensten betrugen im Jahre 1896 103 529 906 fl., das ist um 8 285 323 fl. oder 8,7 % mehr als im Jahre 1895. Dieselben vertheilen sich in folgender Weise:

		gegenüber dem Vorjahre
Personenbeförderung	24 939 054 fl.	+ 1 099 019 fl.
Reisegepäck	1 355 727 „	+ 13 147 „
Eilgüter	2 919 493 „	+ 219 029 „
Frachtgüter	69 764 415 „	+ 7 483 646 „
Transporteinnahmen im ganzen	98 978 689 fl.	+ 8 814 841 fl.
Vergütung aus dem Lokalbahnbetriebe	2 049 011 „	+ 330 091 „
Einnahmen aus dem Salzgeschäfte	1 125 980 „	+ 109 925 „
Antheil am Reingewinn der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	477 876 „	+ 67 833 „
Betriebsüberschuss der Böhmischen Westbahn für 1894		675 477 „
Verpachtung des Hotels Zell am See		10 000 „
Lagerhaus in Graz		10 185 „
Erträgniss der Antheile an der Wiener Verbindungsbahn		175 773 „
Sonstige verschiedene Einnahmen	898 350 „	— 165 932 „
Zusammen	103 529 906 fl.	+ 8 285 323 fl.

Die durchschnittliche Jahresbetriebslänge hat sich von 7 936 km im Jahre 1895 auf 7 973 km im Jahre 1896 somit um 37 km oder 0,46 % erhöht, während die Transporteinnahmen von 90 163 848 fl. auf 98 978 689 fl., d. i. um 9,78 % gestiegen sind.

Erläuterungen zu den Einnahmen. a) Personenverkehr. Der mit 1. September 1895 eingeführte Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck hatte im Jahre 1896 bei einer gegen das Vorjahr gesunkenen Frequenz eine Steigerung der Einnahmen im Gefolge. Die Anzahl der Personenfahrten hat sich von 41 844 835 auf 40 348 836 ermässigt. Diese Verringerung der Frequenz betrug bei den Schnellzügen 4,43 %, bei den Personenzügen 3,54 %, im ganzen 3,58 %. Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer beträgt 1 710 000 und hat sich um 1,08 % verringert. Den detaillirten Nachweisungen ist zu entnehmen, dass in der Zeit vom 1. Januar bis Ende August, also im Vergleiche mit jenem Zeitabschnitt des Vorjahres, während welchem noch der alte Tarif in Wirksamkeit gestanden hat, der Nahverkehr auf Entfernungen bis 20 km im Jahre 1896 56,7 % des Gesammtverkehres betrug, gegen 59,3 % im Jahre 1895. Es hat demnach die prozentuelle Betheiligung an dem Gesammtverkehre eine Abnahme, hingegen selbstverständlich die Zahl der Reisen auf grössere Entfernungen im Verhältnisse zur Gesammtzahl der Reisenden eine Zunahme erfahren. In absoluten Zahlen betrug die Anzahl der Reisenden im Nahverkehr auf Entfernungen bis zu 20 km während des bezeichneten Zeitabschnitts des Jahres 1896 14 287 916 gegen 16 677 984 im Jahre 1895. Für die Zeit vom 1. September bis letzten Dezember des Gegenstandsjahres ist hingegen im Vergleiche zum Vorjahre wieder eine gesteigerte prozentuelle Betheiligung des Nahverkehres an dem gesammten Personenverkehre zu verzeichnen, während dementsprechend der Antheil des Verkehres auf grössere Entfernungen einen Rückgang erkennen lässt. Der Antheil des Nahverkehres auf Entfernungen bis zu 20 km stellte sich während dieser Zeit auf 55,4 % im Jahre 1896 gegen 51,0 % im Vorjahre. Die Anzahl der Reisenden bezifferte sich auf 7 111 827 beziehungsweise 6 094 840. Von den Transporteinnahmen entfallen 63,4 % auf in III. Wagenklasse mit Personenzügen beförderte Reisende und 13,3 % auf in II. Wagenklasse mit Schnellzügen beförderte Reisende. Die durchschnittliche Einnahme für die Person ist von 57 auf 61,8 kr. und die durchschnittliche Einnahme für das Personenkilometer von 1,38 auf 1,46 kr. gestiegen.

b) Reisegepäck. An Reisegepäck wurden abgefertigt im Jahre 1896 70 866 t, d. i. um 456 t mehr als im Vorjahre. Die Einnahme daraus hat sich um 13 147 fl. erhöht. Für das Tonnenkilometer beträgt die Einnahme 15,63 kr. und hat gegen das Vorjahr eine Steigerung um 0,02 kr. erfahren.

c) Eilgut. Das Gesammtgewicht der als Eilgut beförderten Transporte beträgt 223 062 t und weist gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung von 26 202 t auf. Die Einnahmen stiegen um 219 029 fl.

d) Frachtgut. An Frachtgut wurden transportirt 26 955 300 t, d. i. um 3 046 353 t oder 12,7 % mehr. Die Einnahme hat sich um 7 483 646 fl. oder 10,7 % erhöht. Der von jeder Tonne zurückgelegte Weg betrug 115,9 km und hat gegenüber dem Vorjahre eine Abkürzung um 9,07 km erfahren. Dementsprechend ist auch die durchschnittliche Einnahme für die Tonne von 2,61 auf 2,59 fl. gesunken. An der Vermehrung der Frachtguttransporte nahmen insbesondere Theil die Artikel: Getreide, Rüben- und Rübenschnitte, Steinkohlen, Braunkohlen, Bau-, Werk- und Nutzholz, Petroleum, Steine und Cement. Ausfälle zeigten sich u. a. bei Hornvieh, Koks und Eiern.

e) Vergütung aus dem Lokalbahnbetriebe. Die Mehreinnahme von 330 091 fl. erklärt sich hauptsächlich durch die Uebernahme des Betriebes mehrerer im Jahre 1896 eröffneter Lokalbahnen. Es haben sich aber auch die Pauschalvergütungen bei mehreren Lokalbahnen dadurch erhöht, dass die Einnahmen derselben eine Steigerung erfahren haben.

f) Einnahmen aus dem Salzgeschäft. Die Steigerung der Einnahmen um 109 925 fl. ist theils dem vermehrten Salzabsatz, theils dem grösseren Zinsenerträgnisse infolge der im Berichtsjahre eingeführten Deponirung der disponiblen Salzgelder bei einem Wiener Bankinstitute zuzuschreiben.

g) Antheil am Reingewinn der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die Erhöhung des Antheiles um 67 833 fl. ist auf die Steigerung des Reingewinnes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn zurückzuführen.

h) Verschiedene Einnahmen. Dieselben haben sich um 165 932 fl. verringert, da den für Mieth- und Pachtzinse, Mitbenutzungsgebühren für Bahnhöfe und Bahnstrecken sowie aus der Postbeförderung erzielten Mehreinnahmen in höherem Ausmaasse ungünstige Ergebnisse beim Agio- und Zinsenergebniss und bei den Telegraphengebühren gegenüberstehen.

Ausgaben. Die Neuorganisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung, welche mit 1. August 1896 in Kraft getreten ist, bedingte bei der Darstellung des die Ausgaben der K. K. Staatsbahnen behandelnden Berichtstheiles mehrfache Abweichungen von jenen Aufstellungen, welche in den analogen Parthien der in den Vorjahren für die K. K. Staatsbahnen erstatteten Verwaltungsberichten sich vorfinden. So findet sich bereits in den das in Rede stehende Kapitel erläuternden Uebersichtszusammenstellungen einerseits eine Berechnung, wonach die Gesammtsumme der Betriebsausgaben mit 65 607 773 fl. beziffert wird, hierbei jedoch die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung, für den Centraldienst der exekutiven Dienstzweige und für einen Theil der sonstigen Auslagen nur rücksichtlich des Zeitabschnittes vom 1. Januar bis 31. Juli 1896 einbezogen erscheinen, während andererseits in der unmittelbar darauf folgenden, den Vergleich der Betriebsausgaben im Gegenstandsjahre mit jenen des Vorjahres bezweckenden Tabelle die bezüglichen, sonst als Ausgaben des Eisenbahnministeriums, Centralleitung, zur Verrechnung gebrachten Ausgaben für die restlichen 5 Monate im Betrage von 4 071 620 fl. mit zur Darstellung gelangten, wodurch sich die das Jahr 1896 betreffende Vergleichsziffer auf 69 679 393 fl. erhöht und sohin gegenüber der analogen Ziffer des Vorjahres im Betrage von 64 138 356 fl. einen Mehraufwand von 5 541 037 fl. aufweist.

Von den einzelnen Positionen erforderten einen höheren Aufwand:

a) allgemeine Verwaltung und Centraldienst der exekutiven Dienstzweige einschliesslich der Lokaleinnahmen-Kontrolen	217 687 fl.
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	367 189 „
c) Verkehrs- und kommerzieller Dienst	1 140 244 „
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst	1 318 139 „
e) Sonstige Auslagen	1 745 660 „
f) Auslagen für den Lokalbahnbetrieb	532 330 „
g) Auslagen für das Salzgeschäft	241 458 „
zusammen	5 556 707 fl.

welchem Mehrbetrage ein rechnungsmässiges Mindererforderniss bei anderen Positionen entgegensteht, sodass sich der obige Mehraufwand von 5 541 037 fl. ergibt.

Erläuterung zu den Ausgaben. Zu a) An dem Mehraufwand von 217 687 fl. sind betheiligt die persönlichen Ausgaben mit 132 527 fl., die sachlichen Auslagen mit 85 160 fl.

Zu b) Ausser dem Mehrbedarf infolge Streckenzuwachses waren abgesehen von einigen rechnungsmässigen Durchführungen nachstehende Momente die Ursache von Mehrausgaben, und zwar: Die für 1896 für das volle, für 1895 nur für ein halbes Jahr wirksam gewesene Aufbesserung der Personalbezüge und die in 1896 durchgeführte Aufbesserung der Systemisirung des Personals. Weitere Mehrkosten wurden verursacht durch einen grösseren Antheil an den erhöhten Centralleitungskosten der Staatsbahndirektionen. Auch erwuchsen Mehrauslagen durch die Umgestaltung mechanischer Distanzsignale sowie durch verschiedene grössere Bauherstellungen.

Zu c) Ausser der Mehrleistung wirkten noch ein: Vermehrung des Personals der Staatsbahndirektionen infolge Organisationsänderung, ferner Beförderungen, Vorrückungen und Stabilisirung des Personals, Gewährung von Lokalzulagen und Erhöhung bestehender Zulagen usw.

Zu d) Die Steigerung der Auslagen findet ihre Begründung in der Mehrleistung von Zugkilometern und in der Zunahme der persönlichen Ausgaben. Diese ist die Folge der Ueberweisung von Agenden des Eisenbahnministeriums an die Staatsbahndirektionen und der Beförderung und Vorrückung des Personals. Die auch bei den sachlichen Betriebserfordernissen vorgekommenen Mehrausgaben wurden namentlich durch die steigende Reparaturbedürftigkeit der älteren Fahrbetriebsmittel sowie durch die eingetretene und das ganze Jahr wirksame Stabilisirung der Werkstättenarbeiter hervorgerufen.

Zu e) Der Mehraufwand von 1 745 660 fl. wurde hauptsächlich bewirkt durch die beträchtliche Erhöhung der Einkommensteuer als Folge des höheren Erträgnisses, ferner durch die Vermehrung der in den Vorjahren mit den Einnahmen kompensirten Ausgaben der Wiener Verbindungsbahn, endlich durch die Steigerung der Beiträge zu den Altersversorgungs-Anstalten und sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen.

Finanzielle Ergebnisse des Staatseisenbahn-Betriebes. Den durch die Neuorganisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung bedingten Aenderungen in der Budgetirung erscheint in diesem Abschnitte des vorliegenden Berichtes in formeller Weise ausgiebig Rechnung getragen, wobei an Stelle der in den früheren Berichten enthaltenen lediglich die Gebahrung des Staatseisenbahn-Betriebes umfassenden Gebahrungsnachweisungen solche Nachweisungen über die Gebahrung des K. K. Eisenbahnministeriums getreten sind, während die Ermittelung des Betriebsüberschusses im rein statistischen Wege auf schlüsselmässiger Grundlage erfolgte und zur Darstellung gebracht wurde.

Dieser Ermittelung zufolge betrugen die ordentlichen Einnahmen des Staatseisenbahn-Betriebes einschliesslich des

demselben rechnungsmässig zugeschiedenen Antheiles an den Einnahmen des Eisenbahnministeriums 103 662 542 fl. und die ordentlichen Ausgaben einschliesslich des schlüsselmässig ermittelten Antheiles an den Ausgaben des Eisenbahnministeriums sowie der Kosten des Central-Wagen-Dirigirungsamtes 69 376 653 fl., woraus sich ein Betriebsüberschuss von 34 285 889 fl. ergibt, welcher durch Zurechnung des Betriebsüberschusses der verpachteten Staatsbahnlinien Caslau - Zawratetz, Caslau - Mocowitz und Königshan - Schatzlar im Betrage von 85 249 fl. sich auf die Summe von 34 371 138 fl. erhöht. Der auf vorstehender Basis ermittelte Betriebsüberschuss ergibt gegenüber dem im Verwaltungsberichte mit 1 139 887 884 fl. bezifferten Anlagekapitale eine Verzinsung des lesteren mit 3,02 %. Die im Gegenstandsjahre für Investitionszwecke aufgewendeten, im Verwaltungsbericht detaillirt nachgewiesenen Beträge betrugen im ganzen 8 898 307 fl.

Vergleich des Ergebnisses der Staatseisenbahn-Verwaltung mit dem Finanzgesetze 1896. Im Vergleiche mit den Ansätzen des Finanzgesetzes für das Jahr 1896 ergab sich im Ordinarium der Staatseisenbahn-Verwaltung für dieses Jahr, obwohl die Ausgaben sich um 3 318 319 fl. höher stellten, als die präliminirten, durch das gleichzeitige Anwachsen der Einnahmen um 4 934 168 fl. ein um 1 615 849 fl. günstigerer Erfolg.

Thätigkeit der Staatseisenbahn-Verwaltung auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues. In dem bereits in der Einleitung dieser Ausführungen erwähnten Anhange sind, wie bemerkt, eingehende Mittheilungen über die Thätigkeit der Staatseisenbahn-Verwaltung auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues enthalten. Diese Mittheilungen betreffen einerseits die durch Staatsorgane für Rechnung des Staates oder von Privatunternehmern durchgeführten Bahnbauten und zwar insbesondere den Stand der Schlussarbeiten bei den bereits dem Betriebe übergebenen, sowie den Stand der Arbeiten bei den in Ausführung und in der Projektirung begriffenen Bahnen und den Stand der Arbeiten bei der Wiener Stadtbahn und enthalten andererseits eingehende Angaben über die unter staatlicher Ingerenz durchgeführten Privatbahnbauten.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 35,375 km lange Strecke Lebach - Nonnweiler der Königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken, welche am 15. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — vom Tage der Betriebseröffnung ab — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Abfertigung der nach Köln Nippes Viehhof bestimmten Sendungen. Seitens der Königlichen Eisenbahndirektion in Köln wird zur Vermeidung immer wieder auftretender Unregelmässigkeiten nochmals darauf hingewiesen, dass für die Frachtbriefe zu den für den Kölner Schlacht- und Viehhof bestimmten Viehsendungen die Adresse: „An N. N. in Köln Viehhof" und die Bestimmungsstation „Köln Nippes neuer Bahnhof" zu lauten haben. Von Köln Nippes n. Bahnhof werden die Sendungen gegen Erhebung einer besonderen Gebühr mittelst Anschlussgeleises nach Köln Nippes Viehhof übergeführt.

Die Ueberführung von Kleinvieh in Einzelsendungen wird nur dann zugelassen, wenn für die Strecke von der Abgangsstation bis Köln Nippes n. Bahnhof wenigstens die Fracht für ein Stück Grossvieh berechnet wird. Erzielt die Berechnung nach den Sätzen für Kleinvieh eine höhere Fracht, so wird diese erhoben.

Zu dem **Alphabetischen Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen,** gültig vom April 1896 ab, ist der Nachtrag II erschienen und zur Vertheilung gelangt.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Am 1. August d. J. wird der zwischen Gottesberg und Wittgendorf gelegene Haltepunkt Rothenbach für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet. Die Entfernung von Rothenbach nach Gottesberg beträgt 3,00 km, die von Rothenbach nach Wittgendorf 4,50 km. Die daselbst befindliche Kohlen-Abfertigungsstelle Gustav- und Abendröthegrube erhält von demselben Zeitpunkte ab ebenfalls die Bezeichnung Rothenbach.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn - Direktionsbezirk Hannover. Am 1. August d. J. wird der an der Strecke Herford Himmighausen (1,7 km von Salzuflen und 9,7 km von Lage) belegene Haltepunkt Schötmar und am 15. August d. J. der an der Strecke Osnabrück-Löhne (4,5 km von Osnabrück — Hann. Bahnhof — und 6,2 km von Wissingen) belegene Haltepunkt Lüstringen, welche bis jetzt nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienten, als Haltestellen für den Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr mit der Einschränkung eröffnet, dass die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffsendungen ausgeschlossen ist (Vergl. Bekanntmachung der Königl. Eisenbahndirektion Hannover in Nr. 58 — Inser.-Nr. 1627 — d. Ztg.)

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2848 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem alphabetischen Verzeichnisse der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt vom 20.—28. d. Mts.).

Nr. 2912 vom 26. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anforderung von Ersatzstücken für Wagen (abgesandt am 27. d. Mts.).

Berichtigung. In dem Rundschreiben vom 21. d. Mts. Nr. 2869 (an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Prüfung der Frage einer allgemeinen Verstärkung der Zugvorrichtungen der Betriebsmittel) muss es in der 1. bezw. 2. Zeile von oben lauten: vom 9. März **1896** und nicht vom 9. März d. J.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Rumänische Eisenbahnanschlüsse.

In Angelegenheit der seitens der Rumänischen Regierung herzustellenden Bahnanschlüsse an die Gyimeser und Rothenthurmpass Eisenbahnlinien wurde vor kurzem im Ungarischen Reichstage eine Interpellation an den Königlich Ungarischen Handelsminister gerichtet. Dieselbe hatte folgenden Wortlaut: 1. Hat der Herr Minister Kenntniss davon, dass die im Sinne des im Jahre 1891 zwischen Ungarn und Rumänien geschlossenen Uebereinkommens an die Gyimeser und Rothenthurmpass Eisenbahnlinien herzustellenden Anschlüsse auf Rumänischer Seite in so wenig vorgeschrittenem Stadium sich befinden, dass die Anschlüsse bis zum 17. November d. J., dem vertragsmässig festgestellten Termine, nicht werden fertiggestellt werden können? 2. Wenn der Herr Minister Kenntniss hiervon hat, ist er geneigt, die nöthigen Schritte einzuleiten, dass Rumänien seiner vertragsmässigen Verpflichtung nachkomme?

Auf diese Interpellation antwortete der Königlich Ungarische Handelsminister Baron Daniel folgendermaassen: Was die erste Frage des Herrn Interpellanten betrifft, bin ich genöthigt zu erklären, dass ich aus den mir zur Verfügung stehenden Quellen, aber auch im Wege des gemeinsamen Ministeriums des Aeussern verständigt bin, dass die Anschlusslinien auf Rumänischem Gebiete bis zu dem vertragsmässigen Termine, dem 17. November d. J., nicht fertiggestellt sein werden. Auf die zweite Frage bemerke ich, dass ich nicht nur bisher alles nöthige veranlasst habe, sondern auch in Hinkunft alles aufbieten werde, damit die Anschlüsse ehestens ausgebaut werden.

Schon zu jener Zeit, als ich das Handelsportefeuille übernahm — sagte der Minister — habe ich es als meine erste Aufgabe betrachtet, den Ausbau der Gyimeser und Rothenthurmpasslinien auf Ungarischer Seite zu sichern, von dem Standpunkte ausgehend, dass zur Sicherung derartiger Anschlüsse das wirksamste Mittel darin besteht, dass zunächst die eine der vertragschliessenden Parteien alle jene Verpflichtungen, die ihr aus dem Vertrage erwachsen, aufs pünklichste erfüllt, weil dann auch von der anderen Partei gefordert werden kann, dass sie ihren Verbindlichkeiten ebenfalls nachkomme. Ich habe alles gethan, was nothwendig ist, dass in Ungarn die Anschlusslinien gesichert werden. Ich habe aber auch, sobald der Bau der Ungarischen Linien gesichert war, im Wege des gemeinsamen Ministeriums des Aeussern die Rumänische Regierung aufmerksam machen lassen, sie möge ihrerseits auch die übernommene Verpflichtung betreffs der Bahnanschlüsse einlösen. Diese Aufforderung hatte einen regen Notenwechsel zur Folge und kann ich das geehrte Haus verständigen, dass bezüglich des Anschlusses an die Gyimeser Linie die Arbeiten in Rumänien begonnen wurden und ist deren Beendigung im Jahre 1898 zu gewärtigen. Der Anschluss an die Rothenthurmpasslinie befindet sich noch im Stadium des Projektes und ist der Ausbau kaum vor Ablauf des Jahres 1899 zu erwarten.

So wie bisher werde ich auch fernerhin alles aufbieten, dass der Anschluss an beide Linien je eher fertig werde, denn ich habe die Ueberzeugung, dass diese Anschlüsse in volkswirthschaftlicher und finanzieller Beziehung für beide Staaten grosse Bedeutung besitzen. Ich kann hierbei nicht unerwähnt lassen, dass nicht nur finanzielle, sondern auch technische Ursachen vor-

handen waren, welche den Ausbau auf Rumänischer Seite bis jetzt behinderten.

Die Antwort des Ministers wurde vom Abgeordnetenhause zur Kenntniss genommen.

Südbahntarife in Ungarn.

Betreffs der auf den Ungarischen Linien der Südbahn mit 1. Januar 1898 ins Leben tretenden Personentarife wurde folgendes Kommunique erlassen:

'Auf den am Gebiete der Länder der Ungarischen Krone gelegenen Linien der Südbahn wird mit 1. Januar 1898 ein Zonentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Expressgut eingeführt, welcher sich im allgemeinen dem System des Zonentarifes der Königlich Ungarischen Staatsbahnen anschliesst und nur um die seitens der Südbahn an den Staat zu entrichtende Ungarische Transportsteuer und Stempelgebühr erhöhte Taxen aufweist. In Betreff des Personenverkehrs sind in diesem Zonentarif 3 Zonen für den Nachbarverkehr und 17 Zonen für den Fernverkehr vorgesehen und kommt bei den Zonenpreisen von dem bisherigen Verhältnisse der Fahrpreise der III., II. und I. Wagenklasse (2 : 3 : 4) abweichend das bei den Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen eingeführte Verhältniss von 5 : 8 : 13 zum Ausdruck. Ein Vergleich zwischen den heutigen normalen Fahrpreisen, welche auf dem Myriametersystem beruhen, und jenen des neuen Zonentarifs lässt sich mit Rücksicht auf das verschiedene System nicht anstellen; es wurden jedoch die Fahrpreise für einfache Fahrten durchweg herabgesetzt, bei welcher Verwohlfeilung der Fahrpreise zur Richtschnur genommen wurde, dass die Gebühren für die III. Wagenklasse möglichst den halben Preisen der auf den Ungarischen Linien der Südbahn gegenwärtig bestehenden besonders ermässigten Tour- und Retourkarten gleichgehalten, in vielen Relationen aber noch weiter ermässigt werden. Mit den Karten für den Fernverkehr wird die einmalige Fahrtunterbrechung auch in der letzten Zone (XVII.) gestattet sein.

Ueberdies enthält der neue Tarif die für den Verkehr mit den Plattenseestationen gegenwärtig bestehenden Badesaison-Tour- und Retourkarten, ferner neue Abonnementskarten für 20 einfache Karten zwischen Budapest (Südbahnhof) einerseits und den Stationen der Lokalstrecke Promontor bis Székesfehervár andererseits, ferner Schüler-, Monats- und Arbeiter-Wochenkarten, Zeitkarten (Jahres-Abonnementskarten) und sonstige Fahrpreisermässigungen. Für die Beförderung von Reisegepäck sind die um 20 % erhöhten Taxen des Gepäcktarifs der Königlich Ungarischen Staatsbahnen ohne Gewährung eines Gepäckfreigewichts und für Expressgut die doppelten der für Reisegepäck fixirten Gebühren festgestellt. Im Verkehr mit Stationen der Oesterreichischen Südbahnlinien werden die bis zu den Landesgrenzen entfallenden Zonensätze an die für die Oesterreichischen Strecken neu erstellten Gebühren angeschlossen.

Der Investitionsbedarf der Südbahn.

Die Südbahn hat von der Investitionsanleihe den Betrag von 10 000 000 *M* begeben. Der Erlös dieser Prioritätenemission, welcher ungefähr 5 900 000 fl. beträgt, wird durch die Bedürfnisse des laufenden Jahres vollständig verbraucht. Zunächst muss die Südbahn für die Nachzahlung auf den Kaufschillingsrest den Betrag von 1 670 000 fl. verwenden. Die Südbahn hat diese Zahlung bereits vor einiger Zeit geleistet und sich die hierzu erforderlichen Mittel durch eine schwebende Finanzoperation beschafft. Nunmehr wird die zu diesem Zwecke aufgenommene Schuld aus dem Erlöse der Anleihe zur Rückzahlung gelangen. Der Investitionsbedarf des laufenden Jahres beziffert sich, wie in der Generalversammlung mitgetheilt wurde, auf 4 600 000 fl. und wird aus der emittirten Anleihe gedeckt. Die Südbahn behält von der Investitionsanleihe noch 6 500 000 fl. im Portefeuille. Dieser Rest dürfte im nächsten Jahre zur Begebung gelangen. Man hofft, mit dem Erlös für den Bedarf des nächsten und vielleicht auch noch des zweitnächsten Jahres das Auslangen zu finden. Für die Investitionen der künftigen Jahre steht dann noch der kapitalisirte Gewinn aus der durchzuführenden Konversion der 5 % Prioritäten, ferner die Ersparnisse aus der projektirten Hinausschiebung der Aktientilgung zur Verfügung.

Ausbau der Eisenbahn Wien-Aspang.

Die Trassenrevision für die geplante Verlängerung der Eisenbahn Wien-Aspang bis zum Anschluss an die bestehende Bahn Hartberg-Fehring-Fürstenfeld hat die Ausführbarkeit der von der Eisenbahnunternehmung Wien-Aspang dem Eisenbahnministerium vorgelegten Projekte ergeben. Die Trassenrevision hat somit einen günstigen Verlauf genommen, so dass der Genehmigung der Trasse, was den Steierischen Theil der Strecke betrifft, kein ernstes Hinderniss im Wege steht. Am 17. d. Mts. wurde im Rathhaussaale zu Wiener-Neustadt die Trassenrevisions- und Stationskommission für die von der Südbahnlinie Felixdorf-Wiener-Neustadt unabhängige Linie der Eisenbahn Wien-Aspang mit den Projektionsstationen Wiener-Neustadt (Eisenbahn Wien-Aspang) und Lichtenwörth abgehalten. Das aufliegende Projekt, welches das Substrat zur Verhandlung bot, wurde von sämmtlichen Interessenten beifällig aufgenommen, so dass die Annahme desselben seitens der Kommission beantragt werden dürfte.

Doppelgeleise bei den Ungarischen Eisenbahnen.

Wie dem Amtsorgane des Königlich Ungarischen Handelsministeriums zu entnehmen ist, betrug die Baulänge der am Ende des Jahres 1896 dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen 15 003,071 km, wovon 819,790 km doppelgeleisig sind. Das Schienennetz der Königlich Ungarischen Staatsbahnen mit einer Länge von 7 197,378 km besitzt das Doppelgeleise auf 749,825 km, und zwar ist die Linie Sátoralja-Ujhely-Legenye-Mihályi-Landesgrenze mit 135,406 km vollständig mit Doppelgeleise versehen, auf der Linie Budapest-Brück befinden sich 13,361 km Doppelgeleise, die 2,959 km lange Strecke Budapest-Köbánya ist doppelgeleisig, ferner sind auf den Linien Steinbruch-Ruttka 65,224 km, Rákos-Predeal 27,562 km, Budapest-Marchegg durchgehends 229,050 km, Budapest-Orsova 74,626 km, Hatvan-Kaschau 119,912 km, Zsolcza-Bátyu-Munkacs-Gácser Landesgrenze 79,070 km, schliesslich Budapester Ringbahn und Verbindungslinie mit der Südbahn 2,655 km Doppelgeleise.

Auf den Ungarischen Linien der Südbahn sind 14,350 km doppelgeleisig. Die Budapester Lokalbahnen haben 3,100 km Doppelgeleise.

Von den für elektrischen oder Dampfbetrieb eingerichteten Lokal- und Strassenbahnen haben Doppelgeleise: Die Budapester Stadtbahn auf 13,500 km, die Budapester elektrische Strasseneisenbahn auf 19,175 km, die Budapester Umgebungsbahn auf 3,249 km, die Budapest-Neupest-Rakospalotaer Strassenbahn auf 6,263 km, die Franz-Josefs-Untergrundbahn auf 3,700 km, die Budapest-Friedhofsbahn auf 5,073 km, schliessich die Pressburger elektrische Stadtbahn auf 1,555 km.

Betriebseinnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im Juni d. J.

Die Oesterreichischen Staatsbahnen haben im Monate Juni eine Einnahme von 8 734 428 fl. erzielt, welche gegenüber dem entsprechenden Monate des Vorjahres eine Steigerung um 570 274 fl. bietet. Für das erste Halbjahr ergibt sich eine Roheinnahme von 47 214 573 fl. und im Vergleiche mit dem Vorjahre eine Mehreinnahme von 2 864 704 fl. Im Personenverkehre bot sich während des Juni, da die Pfingstfeiertage in diesem Jahre in jenen Monat fielen, eine Mehrbeförderung um 228 632 Reisende und eine um 90 084 fl. erhöhte Einnahme. Im Güterverkehre war während des Juni eine Frequenzzunahme um 274 280 t und eine Einnahmesteigerung um 480 190 fl. zu verzeichnen. Auf den westlichen Staatsbahnen hatten hauptsächlich die Artikel Bier, Koks, Steine, Holz, lebendes Vieh, insbesondere aber Kohle, eine Mehrbeförderung zu verzeichnen, wogegen Getreide, Erze, Eisen und Wein eine geringere Verfrachtung aufweisen. Die Staatsbahnen in Galizien haben vornehmlich bei den Artikeln Eisen und Stahl, Kartoffeln, Kohle und lebendes Vieh eine Steigerung, dagegen bei Zucker und Holz eine Abnahme der Frequenz zu verzeichnen.

Békéser-Komitats-Lokaleisenbahn.

Am 20. Juni d. J. fand die diesjährige ordentliche Generalversammlung statt, in welcher der Geschäftsbericht über das abgelaufene Jahr zur Verlesung gelangte. Nach demselben ist die Zahl der Reisenden von 139 903 im Jahre 1895 auf 146790 im Jahre 1896 gestiegen; die von denselben zurückgelegten Personenkilometer betrugen 2 273 502 (2 165 596 im Jahre 1895). An Frachten wurden 44 825 (55 696) t befördert und betrugen die von denselben zurückgelegten Tonnenkilometer 1 236 543 (1 271 881). Während daher der Personenverkehr eine Steigerung um 5 % aufweist, zeigt der Frachtenverkehr einen Rückgang um 20 % was die beförderte Tonnenanzahl betrifft und 3 % bezüglich der Tonnenkilometer. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr ergaben 28 903,67 (27 640,95) fl., somit ein Plus von 1 262,72 fl.; die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre beliefen sich auf 64 483,11 (63 422,52) fl.; also auch hier zeigt sich ein Plus von 1 060,59 fl., trotz der geringeren Tonnenanzahl. Dieses Ergebniss findet darin seine Begründung, dass die einträglicheren Transporte eine wesentliche Steigerung erfuhren, während bei den weniger einträglichen Transporten, als Steine, Ziegel usw., eine erhebliche Verminderung eingetreten ist. Der zur Verfügung der Generalversammlung stehende Betrag macht 42 270,57 fl. aus. Es wird beantragt, den 1896er Koupon von 12 474 Prioritätsaktien mit je 3,25 fl. einzulösen und hierzu 40 540,50 fl. zu verwenden und den Rest von 1 730,07 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Anträge wurden angenommen, der Direktion und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt und die Neuwahlen in diese beiden Körperschaften vorgenommen.

Csakathurn-Agramer Eisenbahn.

Wie dem Geschäftsberichte für das Jahr 1896 zu entnehmen ist, hat die Frage der Eisenbahnverbindung nach Bad Rohitsch bezw. des Ausbaues der Theilstrecke von Krapina bis an die Steierische Landesgrenze im vergangenen Geschäftsjahre stagnirt. Es wurde an dem prinzipiellen Entschlusse festgehalten, in dieser Angelegenheit nur dann weitere meritorische Schritte zu unternehmen, wenn der Ausbau der Steierischen Linie gesichert erscheint. Nachdem jedoch von Steierischer Seite in der erwähnten Angelegenheit kein Fortschritt erfolgte, so war auch keine Gelegenheit gegeben, sich mit dieser Sache eingehender zu beschäftigen.

Ueber die Betriebsergebnisse des Jahres 1896 wird folgendes berichtet:

Aus dem, den Schlussrechnungen beigegebenen Gewinn- und Verlustkonto ist zu entnehmen, dass das Geschäftsjahr 1896 nach Deckung des zur Verzinsung und Tilgung des Prioritätenkapitals erforderlichen Betrags sowie mit Einrechnung des Uebertrags vom Vorjahre mit einem Reingewinne von 40 868,75 Gulden und ohne diesen Uebertrag mit einem solchen von 40 744,45 fl. schliesst. Der Gewinn des Jahres 1895 betrug mit Uebertrag vom Jahre 1894 41 044,30 fl. und ohne Uebertrag 40 216,28 fl. Der Mindererertrag im Jahre 1896 macht daher 175,55 fl. aus. Es wird beantragt, aus dem Reingewinne von 40 868,75 fl. zur Einlösung des am 1. d. Mts. fälligen Kupons der 12 340 Stück ganzen Stammaktien à 200 fl. und der 120 halben Stammaktien à 100 fl. mit 1,6 %, d. i. für die ganze Aktie mit 3,20 fl. und für die halbe Aktie mit 1,60 fl., insgesammt 39 680 fl. zu verwenden und den Rest von 188,75 fl. auf die Rechnung des Jahres 1897 zu übertragen.

Gyulafehérvár-Zalatnaer Lokaleisenbahn.

Der Geschäftsbericht über das abgelaufene Jahr konstatirt eine günstige Gestaltung der Betriebsverhältnisse. Die Roheinnahmen erreichten die Höhe von 76 419,88 Kr., somit für 1 km 2 000 fl. Die Kénesder Flügellinie wurde am 11. Juli 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Das Reinerträgniss beziffert sich mit 38 704,85 fl. Der Antrag der Direktion bezüglich der Vertheilung des Reingewinns lautet folgendermaassen: Es sind 1 000 fl. zur Einlösung von 10 Stück ausgeloosten Prioritätsaktien zu verwenden; 1 750 fl. der Direktion und dem Aufsichtsrathe zu votiren; der Kupons der 9 800 Stück Prioritätsaktien mit je 3,60 fl. einzulösen; 558,85 fl. sind den Prioritätsaktienbesitzern der Aktie Lit. B. der Flügelbahn Zalatna-Kénesd als Erträgniss des Jahres 1896 zu überlassen und 116 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Es wurden 67 976 (21 747 im Jahre 1895) Personen befördert und hieraus 26 192,97 (8 443,04) fl. vereinnahmt. Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 1 341 974 (420 085) und der von einem Reisenden durchschnittlich zurückgelegte Weg 20 (20) km.

Die Einnahme für die Person betrug 39 (39) kr., für das Personenkilometer 1,96 (2,01) kr. Der Frachtentransport belief sich auf 23 773 (3 607) t; die Einnahmen aus demselben auf 46 510,67 (7 444,06) fl. An Tonnenkilometer wurden 765 767 (118 947) zurückgelegt. Die Einnahme für die Tonne Fracht beziffert sich auf 1,96 (2,06) fl. und für das Tonnenkilometer auf 6,07 (6,26) kr.

Das Aktienkapital beträgt 1 822 001 fl., der Reservefonds 35 181,91 fl.

Marosvásárhely-Szászrégener Lokaleisenbahn.

Oben genannte Aktiengesellschaft hielt am 27. Juni d. J. ihre diesjährige (12.) ordentliche Generalversammlung ab. Nach Konstituirung des Büreaus wurde an die Verlesung des Geschäftsberichts über das abgelaufene Jahre geschritten. Demselben ist zu entnehmen, dass der der Generalversammlung zur Verfügung stehende Betrag die Höhe von 28 865,59 fl. erreichte. Seitens der Direktion wurde vorgeschlagen, von diesem Betrage zur Einlösung von 14 ausgeloosten Prioritätsaktien 1 400 fl., ferner zur Einlösung von rückständigen Kupons dieser Aktien à 5 fl. = 70 fl., schliesslich zur Bezahlung von 6,50 fl. an jede der im Verkehre befindlichen 4 145 Prioritätsaktien 26 942,50 fl. zu verwenden. Von letztgenannten 6,50 fl. entfallen 5,50 fl. für die vollständige Auszahlung des 1895er Kupons und 1 fl. als erste Rate für den 1896er Kupon. Der verbleibende Rest von 453,09 fl. ist auf neue Rechnung vorzutragen. Die Anträge der Direktion wurden angenommen und sowohl derselben als auch dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt.

Mátraer Lokaleisenbahn.

Der Geschäftsbericht über das abgelaufene Jahr 1896 weist folgende Angaben auf: Die Einnahmen erreichten eine Höhe von 194 260,45 fl., während sich die Ausgaben auf 108 461,83 Gulden beliefen; es ergibt sich sonach ein Betriebsüberschuss von 85 798,62 fl. und gegenüber dem im Jahre 1895 ausgewiesenen Betriebsüberschusse von 79 275,20 fl. eine Steigerung um 6 523,42 Gulden, was als um so erfreulicher bezeichnet werden muss, als die im Jahre 1896 eingetretene Transportsteuerpflicht bezüglich des Personenverkehrs der Gesellschaft eine Belastung von 10 418,72 fl. auferlegte, da die Steuer nicht von dem reisenden Publikum eingehoben wurde. Das Plus des Betriebsüberschusses hätte sonach eigentlich die Höhe von 16 942,14 fl. erreicht.

Nach Abzug des zur Einlösung von 59 Prioritätsaktien erforderlichen Betrags von 5 900 fl., verbleibt mit Berücksichtigung der Posten des Gewinn- und Verlustkontos der Betrag von 75 682,79 fl. zur Verfügung, bezüglich dessen beantragt wird, den am 1. d. Mts. fälligen Kupon der 24 470 Prioritätsaktien mit je 3 fl. = 3 % einzulösen und hierzu 73 410 fl. zu verwenden, den Rest von 2 272,79 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Anzahl der Reisenden betrug 222 522 (194 983 im Jahre 1895); die Einnahmen aus dem Personenverkehre ergaben 60 283,02 (58 447,53) fl. An Personenkilometern wurden geleistet 4 251 384 (3 924 748) und von einem Reisenden durchschnittlich ein Weg von 19 (24) km zurückgelegt. An Frachten wurden 95 765 (87 336) t befördert und hierfür 137 271,25 (127 134,96) fl. vereinnahmt. Die von den Frachten zurückgelegten Tonnenkilometer betrugen 3 150 298 (2 578 736) und der von einer Tonne Fracht zurückgelegte Weg durchschnittlich 33 (30) km. Die am 22. Juni d. J. stattgehabte Generalversammlung nahm die Anträge der Direktion vollinhaltlich an.

Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Eisenbahn.

Dem vorliegenden Geschäftsberichte oben genannter Bahn ist zu entnehmen, dass die Einnahmen derselben im Jahre 1896 231 453,96 fl. betrugen, die Ausgaben die Höhe von 133 221,27 fl. erreichten, sich somit ein Betriebsüberschuss von 98 232,69 fl. ergab. Der Betriebskoeffizient betrug 57,5 %. Von den Einnahmen entstammen a) dem Personenverkehr 139 526,22 fl., b) dem Gepäckverkehr 4 792,28 fl., c) dem Eilgutverkehr 10 072,39 fl., d) dem Frachtenverkehr 96 289,76 fl., e) verschiedenen anderen Einnahmen 18 188,76 fl. Von diesen Einnahmen sind jedoch in Abzug zu bringen die 30 809,30 fl. ausmachende Transportsteuer und 6 606,15 fl. Reklamationsgelder. Die Ausgaben vertheilen sich auf die einzelnen Dienstzweige wie folgt: a) allgemeine Verwaltung und Centralleitung 11 163,81 fl., b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 8 995,00 fl., c) Sicherheitsvorkehrungen und Umgestaltungsarbeiten 27 541,61 fl., d) Telegrapheneinrichtungen 839,26 fl., e) Stationsdienst 24 190,54 fl., f) Zugbegleitung 6 531,84 fl., g) Zugförderung 26 585,94 fl., h) Fahrbetriebsmittel - Erhaltung 9 385,15 fl., i) Materialdienst 411,33 fl., k) Entschädigung für Benutzung fremder Bahnlinien und Bahnhöfe 2 500 fl., l) sonstige nicht zum eigentlichen Bahnbetriebe gehörige Ausgaben 1 485,05 fl., m) Steuer, Stempel und Sonstiges 11 032,20 fl.

Der oben genannte Betriebsüberschuss von 98 232,69 fl., vermehrt um den vom Vorjahre übertragenen Betrag von 4 365,94 fl., ergibt das der Generalversammlung zur Verfügung stehende Ergebniss des abgelaufenen Jahres. Es wird beantragt, den Gesammtbetrag von 102 598,63 fl. folgendermaassen zu verwenden: zur Einlösung von 56 Prioritätsaktien 5 600 fl., für die Kupons der im Vorjahre ausgeloosten 43 Prioritätsaktien à 6 fl. = 258 fl., zur Einlösung der 1896er Kupons bei 12 357 Prioritätsaktien à 6 fl. = 74 142 fl., zur Einlösung von 8 608 Stammaktienkupons à 2,50 fl. = 21 250 fl. und den Rest von 1 078,63 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Anträge wurden zustimmend zur Kenntniss genommen.

Slavonische Lokaleisenbahn.

Dem Geschäftsberichte oben genannter Aktiengesellschaft über das abgelaufene Jahr 1896 ist zu entnehmen, dass das Reinerträgniss nach Hinzurechnung des 3 320,15 fl. betragenden Vortrages aus dem Ergebnisse des Jahres 1895 und nach Abrechnung von 13 400 fl., welche zur Einlösung von 67 Stück ausgeloosten Prioritätsaktien verwendet wurden und von 2 008,25 fl., welche als Dividende für 227 Stück Kupons à 7,25 fl. nach den den Reservefonds bildenden Prioritätsaktien zu zahlen waren, die Höhe von 153 104,46 fl. beträgt, während im Jahre 1895 der Reingewinn 113 417,22 fl. ausmachte. Bezüglich der Verwendung dieses Reingewinnes wird beantragt, den 1896er Kupon der 23 925 Stück im Verkehr befindlichen Prioritätsaktien mit je 6,25 fl. einzulösen und hierfür sonach 149 531,25 fl. zu verwenden und den Restbetrag von 3 573,21 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der im Sinne der Statuten den Prioritätsaktien auf das 5 % Erträgniss fehlende Betrag von 3,75 fl. für den Kupon wird durch spätere Erträgnisse zu decken sein. Die Zahl der beförderten Personen betrug 170 746 (150 997 im Jahre 1895), die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer 4 949 347 (4 635 834). Die beförderte Gütermenge belief sich auf 120 734 (96 268) t, die Anzahl der Tonnenkilometer auf 5 239 834 (4 369 757). Die Einnahme aus dem Personenverkehr ergab 80 255,60 (72 987,87) fl., jene aus dem Frachtenverkehr 189 531,13 (158 184,28) fl.

Die oben ausgewiesene Vermehrung des Reinerträgnisses um beinahe 40 000 fl. gegenüber dem Vorjahre ist das Resultat der natürlichen Entwickelung des Verkehrs, nachdem die Ausgaben einen konstanten Prozentsatz bilden bezw. der Betriebskoeffizient als ein unveränderlicher Faktor anzusehen ist.

Szent-Lörincz-Slatina-Nasicer Lokaleisenbahn.

Wie der Geschäftsbericht für das abgelaufene Jahr 1896 mittheilt, hat der Verkehr auf den Linien der Gesellschaft wohl eine Steigerung erfahren, jedoch ist der Aufschwung nicht in dem erwarteten Maasse eingetreten, was auf den Umstand zurückzuführen ist, dass die Holztransporte, welche 60 % der gesammten Frachten ausmachen, nicht in vollem Umfange vorgenommen werden konnten, da die im Bereiche des Bahnnetzes liegenden Waldungen erst im Herbste des Jahres 1896 abgeholzt wurden und seitens der betriebsführenden Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen die entsprechenden Tarife über Nasic nach Fiume und über Szent-Lörincz nach Budapest nicht erstellt waren. Infolge der nunmehr erstellten Tarife war es möglich, dass die am 20. Dezember 1896 eröffnete Lokalbahn Noskovci-Viljevo-Kapelna in den ersten 5 Monaten dieses Jahres nahezu 1 000 Wagenladungen Frachten den Linien der Szent-Lörincz-Slatina-Nasicer Eisenbahn zuführen konnte.

Das Reinerträgniss des abgelaufenen Jahres beträgt 87 069,21 fl. Von diesem Betrage sind im Sinne des Tilgungsplanes und der Statuten behufs Ausloosung von 103 Prioritätsaktien 10 300 fl., ferner zur Ergänzung des Reservefonds 0,25 % = 191,97 fl. auszuscheiden; von dem nunmehr verbleibenden Rest im Betrage von 76 577,24 fl. wären dem Antrage der Direktion gemäss als Ehrenhonorar des Aufsichtsrathes 300 fl. zu verwenden, ferner wäre der Kupon Nr. 2 der im Verkehr befindlichen 34 840 Prioritätsaktien mit je 2 fl. einzulösen, was eine Summe von 69 680 fl. erfordert, und der Rest von 6 597,24 fl. wäre auf Rechnung des Jahres 1897 zu übertragen.

Die Anzahl der Reisenden betrug 144 950 (42 812 im Jahre 1895), die Einnahme aus deren Beförderung 44 282,86 (11 227,40) fl.; die Anzahl der Personenkilometer betrug 3 155 604 (747 257), die Einnahme für einen Reisenden durchschnittlich 22 (27) kr. und die Einnahme für 1 Personenkm 1,4 (1,5) kr. Die transportirte Frachtenmenge belief sich auf 116 183 (28 956) t, die Einnahme aus dem Frachtentransporte auf 111 150,73 (24 338,37) fl. An Tonnenkilometer wurden 3 018 508 (841 027) zurückgelegt; die Einnahme für die transportirte Tonne betrug 96 (84) kr. und für das Tonnenkilometer 3,68 (2,89) kr.

Aus der Schweiz.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Der Gesammtverkehr der Vereinigten Schweizerbahnen im Jahre 1896 weist gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von 437 119 Frcs. auf. Davon entfallen auf den Personenverkehr 81 782 Frcs., auf den Gepäck- und Leichentransport 20 159 Frcs., auf den Gütertransport 361 648 Frcs., während der Transport von Thieren eine Mindereinnahme von 26 470 Frcs. aufweist. Die Verkehrsmengen zeigen gegenüber 1895 folgende Unterschiede: Zunahme im Personenverkehr 137 712 Personen, im Gepäckverkehr 1 442 t, im Güterverkehr 95 786 t, Abnahme im Thierverkehr 66 082 Stück.

Die Betriebsausgaben haben gegenüber dem Vorjahre um die bedeutende Summe von 281 201 Frcs. zugenommen. Diese Zunahme rührt fast in ihrem ganzen Betrage von den dem Personal gewährten Lohnaufbesserungen her. Der Gesammtbetrag der Betriebsausgaben betrug für allgemeine Verwaltung 396 041 Frcs., für Unterhalt und Aufsicht der Bahn 1 353 769 Frcs., für Expeditions- und Zugdienst 1 816 629 Frcs., für Fahrdienst 2 044 152 Frcs., für verschiedene Ausgaben 814 060 Frcs., zusammen 6 424 651 Frcs.

Die Reineinnahmen beziffern sich mit dem Saldo des Vorjahres im Betrage von 39 653 Frcs. auf 4 496 020 Frcs., was gegenüber dem Vorjahre eine Mindereinnahme von 91 552 Frcs. ergibt. Nach Abzug der Verwendungen für Verzinsung der Anleihen, für Amortisationen, für Einlage in Erneuerungsfonds usw. verbleiben zur Verfügung der Aktionäre 1 547 692 Frcs. Daraus erhalten die 35 000 Prioritätsaktien 4,25 %, die 45 000 Stammaktien 3,5 % Dividende.

Foggenburgerbahn.

Die Aktionäre der Foggenburgerbahn erhalten für das Jahr 1896 keine Dividende, während im Jahre 1895 eine solche von 2,2 % auf das 4 000 000 Frcs. betragende Aktienkapital ausbezahlt werden konnte.

Kriens-Luzern-Bahn.

Die Einnahmen dieses Unternehmens im Jahre 1896 belaufen sich auf 65 718 Frcs. (1895: 57 145 Frcs.), die Ausgaben auf 57 271 Frcs. (1895: 48 756 Frcs.). Die Prioritätsaktien erhalten 5 %, die Stammaktien 1,5 % Dividende; auf neue Rechnung werden 443 Frcs. vorgetragen.

Visp-Zermatt.

Das Aktienkapital der Touristenbahn Visp-Zermatt, im Betrage von 2 500 000 Frcs., erhält für das Jahr 1896 eine Dividende von 4,5 % gegen 4 % im Vorjahre.

Berner Oberland-Bahnen.

Das Betriebsergebniss des Jahres 1896 steht erheblich hinter demjenigen des Vorjahres zurück, infolge des anhaltend schlechten Wetters in der Saison, die bei 184 Saisontagen blos 55 sonnig schöne Tage aufwies; 36 schöne Tage weniger als im Jahre 1895.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind um 76 700 Frcs. = 15 % gegenüber dem Vorjahre zurückgeblieben, während die Einnahmen aus dem Gepäck- und Güterverkehr nur um 2 788 Frcs. zugenommen haben. Die Betriebseinnahmen betragen 520 036 Frcs. (1895: 593 709 Frcs.), die Betriebsausgaben 302 282 (279 531) Frcs. und somit der Einnahmeüberschuss 217 754 (314 177) Frcs. Nach der Verzinsung der Anleihen, den Abschreibungen für die zu tilgenden Verwendungen, den Einlagen in Reservefonds usw. ergibt die Gewinn- und Verlustrechnung einen Aktivsaldo von 72 531 Frcs. Davon werden 64 750 Frcs. zur Auszahlung einer Dividende von 3,5 % und 7 781 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen. Ausserdem wurde der Dividenden-Reservefonds von 37 000 Frcs. aufgehoben und daraus weitere 2 % auf das Aktienkapital ausbezahlt, sodass die Gesammtdividende 5,5 % beträgt.

Appenzeller Strassenbahn.

Die Einnahmen dieser Bahn im Jahre 1896 belaufen sich auf 176 124 Frcs., die Ausgaben auf 120 909 Frcs. Von dem Ueberschuss von 55 215 Frcs. bleiben nach Verzinsung der Anleihen als Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 736 Frcs., welche auf neue Rechnung vorgetragen werden. Das Aktien- und Subventionskapital im Betrage von 1 151 500 Frcs. bleibt ohne Verzinsung.

Eisenbahn Sissach-Gelterkinden.

Die Gesammteinnahmen dieser elektrischen Bahn für das Jahr 1896 belaufen sich auf 29 614 Frcs., die Ausgaben auf 25 364 Frcs. Es verbleibt somit ein Aktivüberschuss von 4 250 Frcs. Hiervon kommen 1 000 Frcs. in den Erneuerungsfonds, 3 000 Frcs. in den Reservefonds und 250 Frcs. werden auf neue Rechnung vorgetragen. Das Aktienkapital von 350 000 Frcs. bleibt ohne Verzinsung. Immerhin hat sich die finanzielle Lage des Unternehmens infolge der günstigen Verkehrsentwickelung gebessert.

Arth-Rigi-Bahn.

Die Einnahmen der Arth-Rigi-Bahn sind für das Jahr 1896 infolge der ungünstigen Witterung um ungefähr 40 000 Frcs. zurückgeblieben. Es kann daher auch in diesem Jahre den Aktionären keine Dividende ausbezahlt werden.

Von der Balkan-Halbinsel.

Türkei.

Die Ottomanische Strassenbahngesellschaft von Salonik hatte 1896 eine Einnahme von 327 403,13 Frcs. (13 234,03 Frcs. weniger als 1895), eine Ausgabe von 175 318,44 (— 14 727,28) Frcs. und einen Ueberschuss von 152 084,69 (+ 1 493,25) Frcs. Nach Abzug aller Lasten und Abschreibungen blieben 36 237,82 Frcs. verfügbar, von denen 1 798,22 Frcs. in die Rücklagen flossen, 34 370 Frcs. als Gewinn (je 17,50 Frcs.) an die Antheilscheine vertheilt und 69,60 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Griechenland.

Der Betrieb des Netzes der Piräus-Athen-Peloponnes Eisenbahngesellschaft lieferte im letzten Jahre verhältnissmässig befriedigendere Ergebnisse, da die Erträge des zweiten Halbjahres die schwachen Einnahmen des ersten Halbjahres aufbesserten. Das erste Halbjahr hatte mit einem Fehlbetrag von 84 796 Dr. abgeschlossen; dieser wurde nicht nur getilgt, sondern der Ueberschuss gestattete auch, die durch die Ueberschwemmung vom 14. November 1896 verursachten, 49 338 Dr. betragenden Hochwasserschäden, ferner 10 %, also 14 482 Dr. ausserordentliche Arbeiten, endlich die 63 749 Dr. erreichenden Gerichtskosten und Prozessverluste infolge der Uebertragungen der Allgemeinen Kreditbank zu begleichen. Es verblieb ein Ueberschuss von 1 262 Dr., der auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich im zweiten Halbjahr 1896 (II/1895) auf 2 165 656 (1 755 875) Dr., die Betriebsausgaben auf 1 254 058 (1 182 383) Dr. und der Ueberschuss auf 911 598 (573 492) Dr. An Lasten waren zu tragen: die Steuern, Entschä-

digungen und Versicherungsbeträge mit 149 823 Dr., die Zinsen der Raphaëlanleihe von 286 000 £ mit 274 924 Dr., die Zinsen der Raphaëlanleihe von 240 000 £ mit 155 951 Dr., die Verzinsung und Tilgung der Anleihe von 6 000 000 Dr. mit 59 440 Dr., die Zinsen der schwebenden Schuld mit 47 261 Dr., die Vermittelungsgebühren der Handelsagenten mit 10 572 Dr. und endlich der Fehlbetrag des zweiten Halbjahres 1895 mit 84 796 Dr., zusammen 783 867 Dr. Die Bezahlung der Zinsscheine der verschiedenen Anleihen erfolgt dieses Jahr noch nach dem von den Gläubigern der Gesellschaft für 3 Jahre bewilligten Vergleich, der mit Ende 1897 abläuft. Da die Betriebsergebnisse klar zeigen, dass es ohne eine Verlängerung dieses Vergleichs der Gesellschaft unmöglich sein würde, ihre Zinsscheine unverkürzt zu bezahlen, so spricht der Verwaltungsrath die Hoffnung aus, dass die Gläubiger diese Verlängerung bewilligen werden.

Auf der Linie Myli-Kalamata schreiten die Arbeiten für die Vollendung der Strecke Tripolis-Diavolitzi kräftig vorwärts; der Staat hat sich verpflichtet, eine nach Maassgabe des Baufortschritts zu bezahlende Beihilfe von 3 300 000 Dr. zu gewähren. Die Theilstrecke Tripolis-Kurtaga (52 km) hatte bei Abschluss der Jahresrechnung noch nicht in Betrieb gesetzt werden können. Die mit der Regierung schwebenden Unterhandlungen wegen Abschluss einer inneren Anleihe wurde infolge der politischen Schwierigkeiten unterbrochen. Der am 10. März 1896 begonnene Betrieb der Linie Diacophto-Kalavryta ergab am 31. Dezember 1896 einen Fehlbetrag von 4 856 Dr. Der Verwaltungsrath spricht die Ueberzeugung aus, dass sich diese Lage nach und nach bessern und der Fehlbetrag schliesslich verschwinden wird.

Aus Asien

Persien.

Die Gesellschaft für Eisenbahn und Strassenbahnen in Persien hatte 1896 aus dem Eisen- und Strassenbahnbetriebe eine Einnahme von 427 494,55 Kran gegen 518 657.15 Kr. im Vorjahre; die Verminderung wurde dadurch veranlasst, dass der Betrieb der Eisenbahn von Ende April bis Ende August infolge des Zustandes der Lokomotiven unterbrochen werden musste. Die Gesellschaft hatte nämlich in Voraussicht von Lokomotivausbesserungen Röhren für die Lokomotivkessel abgesandt; die Sendung wurde aber verschleppt und es musste eine zweite aufgegeben werden. Als diese an ihrem Bestimmungsort anlangte, war der Schah ermordet worden und der Direktor der Gesellschaft wurde eingeladen, den Verkehr der Schah Abdul Azim-Linie auf der Seite des Heiligen Ortes nicht wieder aufzunehmen, weil man die Ereignisse nicht voraussehen könne. Die Russische Gruppe, welche diese Verkehrsunterbrechung angerathen hatte, hat als Entschädigung eine Summe von 50 000 Frcs. bezahlt.

Die Betriebsausgaben der Eisenbahn beliefen sich auf 153 383,87 (136 223,49) Kr. und diejenigen der Strassenbahn auf 229 915,75 (229 488,88) Kr. Der Kran ist fortdauernd stark entwerthet worden, und wenn der Wechselverlust nur mit einem verhältnissmässig geringen Betrag (5 704,85 Frcs.) auftritt, so geschieht es deshalb, weil der grösste Theil der Einnahmen in Teheran seine Verwendung gefunden hat. An Betriebsüberschuss ergab sich nach Hinzurechnung verschiedener Einnahmen eine Summe von 77 076,31 Frcs. und an ausserordentlicher Einnahme die schon genannte Summe von 50 000 Frcs. im ganzen betrug das Guthaben der Gewinn- und Verlustrechnung 187 124,91 Frcs. Davon blieben aber nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen (100 500 Frcs.) sowie nach Bestreitung der übrigen Lasten nur 8 933,16 Frcs. verfügbar, von denen 446,65 Frcs. den Rücklagen zugeführt und 8 486,51 Francs auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Japan.

Den Kammern ist ein Gesetzentwurf, betreffend Gewährung einer der Kriegsentschädigung zu entnehmenden 6 % Beihilfe an die Formosa-Eisenbahngesellschaft (vgl. Nr. 40, S. 361 d. Ztg.) vorgelegt worden. Die Beihilfe ist vom April ab während 12 Jahren an die Gesellschaft zu zahlen und diese hat dafür die Linien Kelung-Taichou, Taichou-Kagi und Kagi-Takao zu bauen. Diese Linien müssen innerhalb 5 Jahren nach Unterzeichnung des Vertrages dem Betriebe übergeben werden. Falls die Gesellschaft ihre Verpflichtungen nicht erfüllt, hat sie die vom Staate erhaltenen Summen zurückzuzahlen.

Türkei.

Die Finanzgruppe der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, bestehend aus der Deutschen Bank in Berlin, der Dresdner Bank in Berlin, der Deutschen Vereinsbank in Frankfurt a/M., der Württembergischen Vereinsbank in Stuttgart und dem Wiener Bankverein in Wien hat von der zweiten Hälfte der 5 % Gold-Schuldverschreibungen II. Reihe (Ergänzungsnetz), deren Gesammtbetrag von 32 640 000 ℳ = 40 000 000 Frcs. im Juli 1895 zum Handel und zur Notiz an der Berliner und Frankfurter Börse zugelassen wurde, am 30. Juni d. J. den Rest der von der Gesellschaft begebenen Stücke im Betrage von 16 320 000 ℳ = 20 000 000 Frcs. zum Kurse von 84,75 % zur Zeichnung aufgelegt.

Personalnachrichten.

W. Liebenow †.

Vor einigen Tagen starb hier in Berlin der Geheime Regierungsrath Professor W. Liebenow, bis vor einigen Jahren Vorstand des Kartographischen Büreaus im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Liebenow, welcher mit allen Fortschritten der Kartographie seit einem halben Jahrhundert auf das engste verwachsen war, gab bekanntlich verschiedene anerkannt treffliche Eisenbahn-Kartenwerke heraus, so insbesondere die nach Bahngebieten kolorirte Eisenbahnkarte von Mitteleuropa. Er nahm auf dem kartographischen Gebiete eine auch in Frankreich und England anerkannte hervorragende Stelle ein.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Der Betriebsingenieur August Kalckbrenner in Bamberg ist zum Bezirksingenieur in Schweinfurt C.-B. und der Abtheilungs-Maschineningenieur bei der Centralwerkstätte Weiden Rudolph Abel zum Betriebs-Maschineningenieur daselbst befördert worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Zur Vermeidung von Zweifeln wird darauf aufmerksam gemacht, dass die im Nachtrag 6 zum Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 (ehemaliger Werrabahn-Oesterreichischer Gütertarif) enthaltenen Kursdifferenzen bis auf weiteres unberücksichtigt zu lassen sind.

Breslau, den 28. Juli 1897. (1640)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Russischer Getreideverkehr. Vom 19. Juli alten/1. August neuen Stils 1897 beträgt die nach dem Deutsch-Russischen Getreidetarif, A. T. 7, Seite 30 und 34 zu erhebende Ueberfuhrgebühr von Rjäsan-Uralsker Stationen über die Wolga nach Saratow nicht 15,25 Kop., sondern nur 9,15 Kop. für 100 kg.

Der Tarif ist zu berichtigen.

Bromberg, den 25. Juli 1897. (1641)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 1. August d. J. treten im Verkehr zwischen den Stationen Zeitz Sächs. Staatsb. und Lucka in Sachs.-Altenb einerseits und den Stationen der Main-Neckarbahn andererseits (Tarifheft Nr. 5) ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 28. Juli 1897. (1642)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Belgisch-Englischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. treten im Rheinisch-Westfälisch-Belgisch-Englischen Gütertarif, Theil II, vom 1. Dezember 1893 für den Verkehr zwischen der Station London der Grossen Englischen Ostbahn und den Stationen Hückeswagen, Krebsöge, Lennep, Ohligs, Radevormwald, Remscheid, Remscheid-

Hasten, Remscheid-Vieringhausen, Solingen Nord, Solingen Süd und Wipperfürth des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld anderweite, ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 26. Juli 1897. (1643)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. August d. J. kommen zu dem Südwestdeutschen Verbands-Gütertarif vom 1. Mai 1895

Nachtrag V zum Heft 1 (Verkehr Reichsbahn-Pfalzbahn),
Nachtrag IV zum Heft 2 (Verkehr Reichsbahn - St. Johann - Saarbrücken),
Nachtrag V zum Heft 5 (Verkehr Reichsbahn-Baden)

zur Einführung. Ausser Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Meisenthal und Münzthal-St. Louis der Reichseisenbahnen enthalten die Nachträge u. a:

a) Nachtrag V zum Heft 1 neue ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Strecken Kaiserslautern-Lauterecken und Rohrbach bei Landau - Klingenmünster und Entfernungen für die neuen Stationen der Strecke Lauterecken - Staudernheim der Pfälzischen Eisenbahnen;
b) Nachtrag IV zum Heft 2 Entfernungen für die neuen Stationen der Strecken Hermeskeil - Türkismühle und Wemmetsweiler - Lebach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken sowie Entfernungsermässigungen für zahlreiche Stationsverbindungen.

Die bis zum 1. April d. J. bestandenen Ausnahmefrachtsätze für Schwefelkiesabbrände usw. von Mülhausen-Nord nach Ludwigshafen a/Rh., Speyer Hafen und Mannheim werden vom 1. August d. J. ab wieder in Kraft gesetzt.

Strassburg, den 26. Juli 1897. (1644)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordostdeutscher-Berlin-Bayerischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird Grubenholz, wie im Spezialtarif III der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, unter Holz Ziffer 6 genannt, in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) aufgenommen.

Zum gleichen Zeitpunkte treten im Seehafen-Ausnahmetarif E (Eisen und Stahl) folgende Frachtsätze in Kraft:

	nach Stettin Central-Güterbahnhof			
	I.		II a.	
	Orts-verkehr	Ausfuhr-verkehr	Orts-verkehr	Ausfuhr-verkehr
	für 100 kg in Mark			
von Markt-redwitz . .	1,92	1,56	1,46	1,25

Berlin, den 26. Juli 1897. (1645)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag III zum Heft 1 des Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarifs vom 1. Januar 1893 in Geltung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Gleichstellungsverzeichnisses für die nicht mit direkten Sätzen versehenen Belgischen Stationen.

Strassburg, den 22. Juli 1897. (1646)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. treten Nachträge IV zu den Heften des Gütertarifs C 1 bis 4 vom 1. April 1895 und C 5 vom 10. Juni 1895 in Kraft. Dieselben enthalten theilweise ermässigte Frachtsätze für Born, Hückeswagen, Krähwinklerbrücke, Krebsoege, Lennep, Radevormwald, Remscheid, Remscheid-Bliedinghausen, Remscheid-Hasten, Remscheid-Vieringhausen und Wipperfürth, Ergänzung des Assimilations-Verzeichnisses, Aenderung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 11 (Eisen usw.) und Berichtigungen. Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Elberfeld, den 26. Juli 1897. (1647)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Beförderung von Heu und Stroh, sowie von Wolle und Baumwolle. Die durch unsere Bekanntmachung vom 14. Juni 1897 für den Bereich der Preussischen Staatseisenbahnen mit Gültigkeit bis 31. August d. J. eingeführte Frachtvergünstigung für Heu und Stroh, sowie für Wolle und Baumwolle wird unter den gleichen Bedingungen auf den Verkehr der Station Hamburg L. B. im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande ausgedehnt.

Berlin, den 27. Juli 1897. (1648)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum 8. Heft des Verbands-Gütertarifs (Baden-Pfalz) ist mit Gültigkeit vom 1. August l. J. der Nachtrag IV ausgegeben worden. Dieser Nachtrag enthält u. a. neue Tarifentfernungen und theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen der Strecke Rohrbach bei Landau - Klingenmünster und Kaiserslautern-Lauterecken-Staudernheim, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. Der Verkaufspreis dieses Nachtrags beträgt 25 ₰ für das Stück.

Karlsruhe, den 27. Juli 1897. (1649)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Rechtsrheinisch-Hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII) und Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Kohlenverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Tarifentfernung Capellen a/Rhein - Bergneustadt von 159 auf 139 km berichtigt.

Steinkohlen- usw. Sendungen nach den Stationen Bechtheim, Dittelsheim-Hessloch, Hillesheim-Dorndürkheim und Monzernheim des Bezirks Mainz werden bis zur Ausgabe eines Nachtrags zu dem Kohlentarif auf Grund der Entfernungen des Gütertarifs und der Frachtsätze der Kilometertariftabelle des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) abgefertigt.

Essen, den 27. Juli 1897. (1650)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 12. Juni d. J. wird veröffentlicht, dass der am 1. August d. J. in Kraft tretende neue Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen erschienen ist. Abdrücke desselben sind bei den Verwaltungen der Endbahnen, sowie bei den betheiligten Abfertigungsstellen zum Preise von 1,30 ℳ für das Stück erhältlich.

Dresden, den 27. Juli 1897. (1651)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Am 1. August d. J. gelangt der Nachtrag X zum Main-Neckarbahn-Pfälzischen Gütertarif zur Ausgabe, welcher neue und veränderte Frachtsätze für den Verkehr mit Pfälzischen Stationen enthält. Die für einzelne Stationsverbindungen eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen werden erst vom 15. September ab wirksam, von welchem Zeitpunkt ab auch die Frachtsätze der bisherigen Ausnahmetarife Nr. 7 (Rohprodukte) und Nr. 20 (Ricinuskuchenmehl) in Wegfall kommen.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 28. Juli 1897. (1652)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden in das Verzeichniss der nicht tarifirten Belgischen Stationen und derjenigen tarifirten Stationen, deren Tarifsatz anzuwenden ist, in den Heften A, I. Abtheilung, und B vom Theile II des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 nachstehende Stationen aufgenommen:

Nicht tarifirte Stationen	Stationen, deren Tarifsatz angewendet wird:
Donck G. B.,	Sysseele,
Genval,	Marchienne au Pont,
Landen (Syndicat agricole),	Landen,
Selessin N. B.,	Tilleur,
Sery,	Courcelles (Motte),
Tirlemont (Entrepôt),	Geet-Betz.

Landen (Syndicat agricole) dient nur für den Verkehr nach und von den angeschlossenen Werken. Selessin ist nur für den Versand und Empfang von Eil- und Frachtstückgut im Gewichte bis zu 500 kg eröffnet.

Gleichzeitig wird in den Anhängen zu den Heften A und B des bezeichneten Tarifs das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 14 für Eisen und Stahl in der Abtheilung a durch Aufnahme folgender Gegenstände ergänzt: Drahtseile, Unterlagsscheiben für Schrauben und Schiffsrippen, eiserne Wagenachsen und Springfedern.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 28. Juli 1897. (1653)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 15. September d. J. werden die direkten Frachtsätze zwischen den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn:

Alteckendorf, Anzelingen, Banzenheim, Bensdorf, Betschdorf, Bourg-Bruche, Breitenbach, Brettnach, Burnhaupt, Burthecourt, Differten, Endorf i/Lothr., Enzheim, Eschbach, Ettendorf, Fouday, Gebling, Gewenheim, Grenzingen-Oberdorf, Habudingen, Hambach, Hampont, Hargarten, Harzweiler, Hattmatt, Herbitzheim, Herlisheim a. d. Zorn, Hirsingen, Hirzbach, Hofen, Hundlingen, Kalhausen, Keskastel,

Kogenheim, Künzig, Kurzel, Laudonvillers, Maursmünster, Menchhofen, Metzeral, Mothern, Moussey, Mühlbach, Nebing, Niederrödern, Oberhofen, Ottersweiler, Ottweiler i/Lothr., Papiermühle, Pfalzburg, Pfirt, Puberg, Roppenzweiler, Russ-Hersbach, Saales, Saarinsmingen, St. Blaise-Poutay, St. Pilt, Schirrheim, Sesenheim, Sierenz, Sufflenheim, Sundhofen, Surburg, Thannweiler, Tieffenbach-Struth, Vergaville, Waldighofen, Wangen, Weier im Thal, Werenzhausen, Wilwisheim, Wimmenau, Wittringen, Wörth an der Sauer, Wolfskirchen und Sandweiler-Contern und den Stationen der Strecken Niederlahnstein - Urbach des Direktionsbezirks Köln und Siegburg (inkl.) -Bergneustadt des Direktionsbezirks Elberfeld ohne Ersatz aufgehoben.

Am 1. August d. J. treten in Kraft:

I. Je ein Nachtrag zu den Heften 2, 3, 4, 5 und 6 der Abtheilung A (Baden), den Heften 2 und 3 der Abtheilung B (Elsass-Lothringen), den Heften I, II, III und IV der Abtheilung E (Pfalzbahn) und zum Heft der Abtheilung G (Basel). Die Nachträge enthalten u. a. die durch die anderweitige Abgrenzung der Direktionsbezirke Frankfurt a/M., Köln und Elberfeld erforderlich gewordenen Aenderungen der Haupttarife, Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Alperbrück, Bielstein und Wiehl des Direktionsbezirks Elberfeld und die Stationen der Pfälzischen Strecke Lauterecken-Staudernheim (exkl.), anderweitige ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Pfälzischen Strecke Kaiserslautern-Lauterecken und Rohrbach bei Landau-Klingenmünster, Frachtsätze der Ausnahmetarife 2 bezw. 23 (Rohstofftarif) im Verkehr mit Mannheim, Ludwigshafen am Rhein und Ludwigshafen a/Rh.-Giuliniwerk und Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 und 9a (für Eisen der Sp.-T. I u. II) im Verkehr mit den Stationen Immigrath und Rheinbrohl. Die für die letztgenannten Stationen vorgesehenen Eisen-Ausnahmesätze im Verkehr mit Konstanz gelten mit einer Erhöhung von je 0,24 ℳ für 100 kg auch im Verkehr mit Friedrichshafen der Württembergischen Staatsbahn.

Die in den Nachträgen I zu den Heften 2 bis 6 der Abtheilung A enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg, Schwetzingen, Immendingen, Mengen, Mühlacker, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen sind auch gültig für die gleichnamigen Stationen der Main-Neckarbahn und der Württembergischen Staatsbahn, soweit für diese Stationen der letztgenannten Bahnen überhaupt direkte Frachtsätze bestehen.

Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen gegenüber den bisherigen Sätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15. September d. J. gültig.

II. Direkte Frachtsätze für die Stationen Alperbrück, Bielstein und Wiehl des Direktionsbezirks Elberfeld im Verkehr mit Stationen der Tarifabtheilungen A (alt) D, F und K.

III. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) im Verkehr mit Mannheim und des Ausnahmetarifs 5b (Steine des Sp.-T. III) im Verkehr mit Kleinsteinheim, Mühlheim a/M. und Offenbach ein Tarifheft 1 der Abtheilung A (Baden) des Verbandstarifs.

Köln, den 27. Juli 1897. (1654)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafenverband. (Berichtigung des Eilgutfrachtsatzes der Relation Warnemünde-Budapest-fövámház.) Der Eilgutfrachtsatz der Relation Warnemünde - Budapest - fövámház auf Seite 24 des Deutsch-Oesterr.-Ungarischen Seehafen-Verbandtarifes Theil II, Heft 3 vom 15. Oktober 1893 wird mit Gültigkeit vom 15. September d. J. an auf 2 406 ₰ richtiggestellt.

Wien, am 26. Juli 1897. (1655)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages VIII zu Tarif Theil II, Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. September 1897 tritt zu dem im obbezeichneten Eisenbahnverbande bestehenden Tarifhefte 2, des Theiles II, gültig vom 1. August 1893, der Nachtrag VIII in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Einen neuen Ausnahmetarif 16 a für Coaks (mit Ausnahme von Gascoaks).
2. Einbeziehung der Station Hannsdorf der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 2 (für Holz usw.)
3. Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages VIII sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 ₰ oder 24 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 24. Juli 1897. (1656)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Auf 1. August 1897 gelangt Nachtrag I zum Oesterreichisch - Süddeutschen Personentarif — Druckfehlerberichtigungen, Aufhebung von Tarifsätzen, sowie Einführung neuer Tarifsätze enthaltend — zur Ausgabe.

Karlsruhe, den 25. Juli 1897. (1657)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen,
namens der übrigen Deutschen Verwaltungen.

Mit Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 16. Mai d. J. wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass der Termin für die Einführung des neuen Deutsch-Schweizerischen Rundreisetarifs bis auf weiteres verschoben worden ist.

Mainz, den 22. Juli 1897. (1658)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

---

3. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines Wasserbottichs auf Bahnhof Aschersleben soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnung und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eines Wasserbottichs“ versehen zu dem auf Dienstag, den 10. August 1897, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermine.

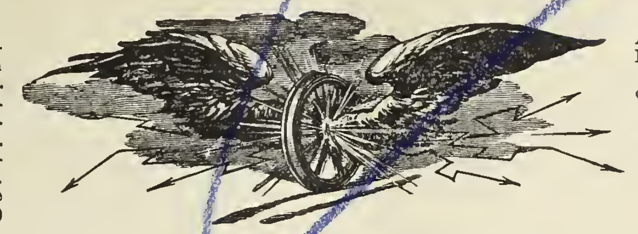
Magdeburg, im Juli 1897. (1659)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 60. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1—4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 4. August 1897.

Inhalt:

Eisenbahn-Genossenschaften.

Von Dr. Freiherr **zu Weichs-Glon.**

(Schluss aus Nr. 58).

Bei einer derartigen Regelung und nur nach einem einzigen, schulemachenden günstigen Erfolge, wird voraussichtlich das Gegentheil von dem eintreten, was heute zu beobachten ist: Die interessirten Gemeinden werden sich nicht mehr theilweise der Betheiligung zu entziehen, sondern vielmehr in ihren Betheiligungsangeboten zu überbieten suchen; man wird gewissermaassen in einen embarras de richesse kommen und nach einem Mittel suchen, um diesen Wettbewerb zu regeln. Die Frage des Zwanges tritt dann natürlich etwas in den Hintergrund und bekommt vielfach ein ganz anderes Gesicht; denn man wird nun vielleicht die eine oder andere Gemeinde zwingen müssen, mit einer bescheideneren Betheiligung vorlieb zu nehmen! Es tritt hiernach auch die Bedeutung der Frage nach dem gerechten Maassstab in den Hintergrund, da eine Ueberzeichnung der Garantien der Regelung jedenfalls weniger Schwierigkeiten bereitet, als eine Unterzeichnung. Ein Schlüssel für das Maass der Betheiligung wird aber dennoch aufzustellen sein, und es dürfte auch dann nicht gestattet werden, dass thatsächlich interessirte Gemeinden sich von der Betheiligung dauernd ausschliessen. Denn es muss grundsätzlich dahin gestrebt werden, dass allen Gemeinden, die an der Bahn thatsächlich interessirt sind, das diesem Interesse entsprechende und allen Gemeindeinsassen zugute kommende Vortheil aus dem freien Mitbesitz der Bahn gesichert werde. Sonst könnte es vorkommen, dass einige, die Bahn besitzenden Gemeinden, die bei Gründung der Genossenschaft einsichtsvoller, besitzender, unternehmender waren, dann mit dem Machtmittel der Bahn in der Hand, auf die anderen Gemeinden und deren Interessen einen schädlichen Einfluss üben. Hier hat also der Zwang den Schutz der Interessen und Rechte der Gemeinden und deren Insassen für die Zukunft zu sichern.

Die Feststellung eines sicheren und gerechten Schlüssels ist nun allerdings keine so leichte Sache und hat schon viel Kopfzerbrechen verursacht, ohne dass man zu einem allseits einwandfreien Ergebniss gekommen wäre. Kaftan schlägt einen rechts und links der Bahn hinziehenden 3 km breiten Streifen vor, innerhalb dessen die beitragspflichtigen Interessenten zu suchen sind; Offermann einen 10 km breiten Streifen mit Untertheilung in 3 Zonen und Heranziehung der Interessenten zu den Kosten nach ihrer Entfernung. Eder schlägt vor, es möge ein Verzeichniss der Interessenten im Ediktalverfahren festgestellt werden, und wenn sich die qualifizirte Mehrheit der Interessenten für die Bahn ausspricht, wäre die Basis für die zwangsweise Heranziehung nach Maassgabe

der direkten Erwerbssteuerleistung gegeben. Auf diesen Vorschlag komme ich noch zurück. Bing schlägt vor, dass, in Analogie zu den Strassenkonkurrenzen, die zwangsweise Heranziehung von Interessenten nachträglich auf Grund der ihnen nachweisbar zufliessenden Vortheile stattzufinden hat, was auch den Vortheil haben würde, dass manche Gemeinde, mit Rücksicht auf die Gefahr, nachträglich und in höherem Maasse als ihr lieb ist, herangezogen zu werden, freiwillig beitreten wird. Meroves schlägt vor, dass die Bestimmung über die Höhe des Interesses und das Maass für die Betheiligung dem freien Ermessen einer zu diesem Behufe zu errichtenden Instanz zu überlassen wäre.

In allen diesen Vorschlägen liegt etwas Richtiges. Die Schwierigkeit, den richtigen Schlüssel zu finden, liegt eben darin, dass ein Schlüssel der Fülle der in der Praxis vorkommenden Fälle nicht genügen kann.

Und wenn man jemanden einem Zwange unterwerfen will, so ist es nöthig zu wissen, wann und wie weit dieser Zwang eintreten soll, und auch wer überhaupt zu zwingen ist. Will man daher, um Gerechtigkeit zu üben, alle wirklichen Interessenten, beziehungsweise interessirten Gemeinden zu der Genossenschaft zwingen, so wird man, da man weder die Interessenten sicher bestimmen kann, noch das Maass ihres Interesses genau kennt, durch den Zwang erst recht ungerecht werden.

Vor allem wird es daher wichtig sein, die interessirten Gemeinden überhaupt festzustellen.

Hierzu scheint mir nun kein Mittel geeigneter zu sein, als das von Eder vorgeschlagene Ediktalverfahren; denn insbesondere dann, wenn sich, wie es unter den vorgeschlagenen Bedingungen zu erwarten steht, ein lebhafter Zudrang und ein Wettbewerb zur Betheiligung entwickeln sollte, wird eine Feststellung der interessirten Gemeinden im Voraus nöthig sein; aber auch für den Fall, als sich einzelne Gemeinden der Betheiligung entziehen wollten, ist, um bei Vertheilung der Antheile darauf Rücksicht nehmen und ihnen den späteren Eintritt offen halten zu können, eine vorhergehende Feststellung der interessirten Gemeinden erforderlich; für dieselbe spricht ferner, dass eine Entscheidung über die Zulässigkeit einer Genossenschaftsbildung nur auf Grund vorausgehender Kenntniss aller thatsächlich interessirten und der beitragswilligen Gemeinden, beziehungsweise des Verhältnisses zwischen beiden, gefällt werden kann; denn nur wenn eine qualifizirte Majorität unter den interessirten Gemeinden zustande kommt, sollte an die Bildung einer Genossenschaft geschritten werden dürfen. Endlich erweist sich das Ediktalverfahren auch aus dem Grunde geeignet, weil jene Erhebungen, die wie früher hervorgehoben worden ist, nothwendig sein werden, um die ökonomische Kategorie der zu bauenden Bahn genau festzustellen, kaum in anderer Weise werden durchgeführt werden können, als Hand in Hand mit einem Ediktalverfahren.

Die Anwendung des Zwanges stelle ich mir nun in folgender Weise vor: Es werden, falls eine qualifizirte Majorität sich für die Bahn ausspricht, alle erhobenen Interessentengemeinden zwangsweise zu einer Eisenbahngenossenschaft vereinigt. Von der Bestimmung der Interessentenabstufung und der dieser entsprechenden Uebernahme von Garantieantheilen wird später die Rede sein. Die Gemeinden, die sich nicht zur Beitragspflicht erklären, werden zunächst hierzu nicht gezwungen; sie haben insolange allerdings auch keine Stimme im Rathe der Genossenschaft. Die auf sie entfallenden Antheile und Stimmrechte werden voraussichtlich gerne von einer anderen Gemeinde oder vom Lande übernommen werden. — Nach Ablauf von 2 Jahren seit Eröffnung des Betriebes der Bahn sind nun die betreffenden Gemeinden verpflichtet — denn ihnen obliegt die Beweislast — innerhalb festzusetzender kurzer Frist der Landeseisenbahnbehörde den Nachweis zu erbringen, dass sie an der Bahn nicht interessirt sind. Kann dieser Nachweis nicht erbracht werden, so müssen die betreffenden Gemeinden ihre Antheile zwangsweise übernehmen, und von den Schwestergemeinden, welche die provisorische Uebernahme auf sich genommen haben, sammt 4 % Zinsen ablösen. Es scheint mir dies ein ebenso einfaches als gerechtes Verfahren, um einerseits von allem Anfange an sämmtliche Interessentengemeinden in der Genossenschaft zu vereinigen, und andererseits die nachweisbar nicht interessirten ausscheiden zu können, ohne dass innerhalb der Genossenschaften eine Verschiebung der übernommenen Garantieverpflichtungen und dementsprechender eventuellen Lasten eintritt.

Was nun das vierte Moment betrifft, das Maass für die Betheiligung der Interessenten, so muss man hier zunächst zwischen den innerhalb und den ausserhalb der Genossenschaft stehenden Interessenten unterscheiden. Zu den letzteren werden Staat, Privatinteressenten und Anschlussbahnen gerechnet.

Was Form und Maass der Betheiligung des Staates betrifft, so weise ich auf meinen früher gemachten Vorschlag hin, dass der Staat sich grundsätzlich nur dann betheiligen solle, wenn auf Grund seiner Einflussnahme und aus irgend einem gesammtstaatlichen Interesse eine Erweiterung, Vertheuerung oder Vermehrung der Anlage und Ausrüstung der Bahn gegenüber der kommissionell erhobenen ökonomischen Kategorie derselben durchgeführt werden muss. Der Staat hat dann die Kosten dieser Mehrauslagen zu tragen, ist aber auch gleichzeitig verpflichtet, bis zur Tilgung des gesammten Anlagekapitals der Genossenschaft eine den höheren Betriebskosten der erweiterten Anlagen entsprechende Entschädigung zu theil werden zu lassen.

Die obligatorische Betheiligung des Staates in der angegebenen Weise müsste gesetzlich festgelegt werden. Denn es ist nur natürlich, dass Staat und Land, wo sie sich in der Stellung direkter Interessenten befinden, „sich nicht einer Verpflichtung entziehen dürfen, deren Erfüllung mit Recht von jedem anderen Privaten, von jeder anderen öffentlichen Körperschaft gefordert werden kann“. Es wird dies mit vorstehenden Worten in der Begründung zum Oesterreichischen Gesetzentwurfe „betreffend Anlage und Betrieb von Lokal- und Kleinbahnen“ betont; dieser Gesichtspunkt ist auch im Oesterreichischen Lokalbahngesetze Art. IX und X zur Anerkennung gelangt.

Die Förderung der Entwickelung des Kleinbahnwesens durch den Staat könnte aber noch in anderer Weise sehr wirksam erfolgen. Einerseits, indem sich der Staat in Besitz von Eisen- und Walzwerken zu setzen sucht, mit welchen er, das faktische Monopol der kartellirten Eisenwerke durchbrechend, den Bedarf der Kleinbahnen an Schienen und Eisentheilen zu billigem, ihm aber immer noch guten Gewinn sichernden Preise decken könnte. Oder wenn ein solcher Besitzerwerb nach der Sachlage nicht möglich ist, so ahme man das Beispiel Canadas nach — was jeder Staat augenblicklich zu thun vermag —, das in seinem jüngsten Zolltarif die Regierung ermächtigt, den Zoll auf einzelne Artikel zu reduziren oder aufzuheben, um Kartelle oder Trusts, welche die Konsumenten unerlaubt ausbeuten, durch Import aus dem Auslande zur Mässigung zu zwingen.

Die Betheiligung von privaten Interessenten kann dagegen nur freiwillig sein und wird durch Zeichnung von Stammaktien zu erfolgen haben. In dem Maasse als Stammaktien gezeichnet werden, verringert sich natürlich der erforderliche bevorrechtete Kapitalstheil, für dessen Verzinsung die Garantieverpflichtung eingegangen wird sowie das Zinserforderniss hierfür, und in gleichem Maasse wird das Zustandekommen der Bahn überhaupt erleichtert.

„Eine Lokalbahn soll“, sagt Eder, „— von einzelnen Ausnahmen abgesehen — nur dann gebaut werden, wenn das erforderliche Stammaktien-Kapital durch die örtlichen Interessenten aufgebracht wird, da dieselben anderenfalls dokumentiren, dass sie an dem Unternehmen nicht das nöthige Interesse besitzen, welches den Bau rechtfertigen würde.“ Dem ist als allgemeinem Grundsatze unbedingt zuzustimmen, nur möchte ich als die Zeichner von Stammaktien vornehmlich die privaten

Interessenten mit ihrem unmittelbaren, ihren Erwerb und Besitz treffenden Interesse an der Bahn herangezogen wissen, und die ohnehin durch Garantien belasteten Gemeinden nur insoweit, als dies ihre Vermögensverhältnisse gestatten und der Landesausschuss die Genehmigung ertheilt. Ferner bin ich der Meinung, dass man das Stammaktien-Kapital möglichst klein, das Vorzugskapital dagegen gross ansetzen soll, was bei der vorgeschlagenen Regelung der ganzen Finanzirung kein Bedenken erregen kann, aber zweifellos nicht unwesentlich das Zustandekommen von Bahnen erleichtern dürfte. Eventuell könnte die Zinsengarantie auch auf das ganze Kapital ausgedehnt werden, was wohl alle Finanzirungsschwierigkeiten im voraus beseitigen würde.

Das Maass des thatsächlichen Interesses der Anschlussbahn lässt sich zwar nachhinein mit ziemlicher Genauigkeit feststellen auf Grund der von der Lokalbahn kommenden und dahin gehenden Transporte. Hier handelt es sich jedoch um die Vorausbestimmung dieses konkreten Interesses. Dasselbe wird daher schätzungsweise zu erheben sein und hierauf würden im Wege der Vereinbarung zwischen Hauptbahn und Genossenschaft Art und Maass der Betheiligung festzusetzen sein. Als eine obligatorische Mindestleistung wird die unentgeltliche Versehung des Dienstes in der Anschlussstation zu bezeichnen sein. Darüber hinausgehend würde die Betheiligung am geeignetsten und sinngemäss durch unentgeltliche Beistellung von einer bestimmten Zahl Fahrbetriebsmittel sein; denn je mehr Transporte auf der Lokal- oder Kleinbahn zu erwarten sind, desto mehr Fahrbetriebsmittel benöthigt dieselbe, und desto mehr werden auch auf die Anschlussbahn Transporte übergehen. Es besteht also ein innerer Zusammenhang zwischen dem Interesse der Anschlussbahn und den Fahrbetriebsmitteln der Nebenbahn; eventuell könnte vertragsmässig festgesetzt werden, dass eine derartige Betheiligung der Hauptbahn nachträglich, auf Grund des zu konstatirenden Interesses und bei eintretendem Mehrbedarf an Wagen zu erfolgen habe. Die Verpflichtung der Anschlussbahnen (gleichgültig ob Staats- oder Privatbahnen) ist gesetzlich zu statuiren. Durch diese obligatorische Betheiligung der Anschlussbahn werden zum mindesten die Betriebskosten verringert werden, in vielen Fällen aber auch das Anlagekapital.

Was nun die Betheiligung der Interessenten innerhalb des Genossenschaftsverbandes, Land beziehungsweise Kreis und Gemeinden, betrifft, so werden dem Lande beziehungsweise Kreise, zum Zwecke der Erleichterung des Zustandekommens von Genossenschaftsbahnen zunächst eine Reihe von Aufgaben zuzuweisen sein, zu deren Bewältigung die Gemeinden, wenigstens vor ihrer Konstituirung zu einer Genossenschaft, nicht geeignet sind, und hinsichtlich welcher sie sich thatsächlich auch als unbehilflich erwiesen haben. Hierher gehören Prüfung des Projektes, Erwerbung der Vorkonzession, Projektsverfassung, Voranschlag, Verhandlung mit Interessenten u. s. f. Diese Handlungen werden von den Landräthen von einem, schon früher zur Errichtung vorgeschlagenen Landes- oder Kreiseisenbahnamte unentgeltlich zu vollführen sein. Was die finanzielle Betheiligung des Landes betrifft, so muss von einer direkten Subventionirung, auch wenn die Subventionen in Stammaktien refundirt werden, abgerathen werden. Denn solche Subventionen bedeuten immer Opfer, die sich in die ordentlichen Landes- beziehungsweise Kreisbudgets nicht einfügen lassen. Eine vorsichtig angewendete Zinsengarantie hingegen lässt eine Belastung dieser Budgets unter Umständen gänzlich oder doch beinahe hintanhalten, insbesondere wenn das Land beziehungsweise der Kreis, selbst darüber wacht, dass nur Bahnen von der, der betreffenden Gegend genau entsprechenden ökonomischen Kategorie gebaut werden. Dann wird auch durch die Form der Zinsengarantie Bau und Betrieb der Bahn gesichert, was durch direkte Subventionirung nicht der Fall ist. Es muss hiernach wohl für die Garantie entschieden werden, und zwar soll dieselbe nicht zwangsweise vorgeschrieben werden, soll jedoch bis zu einem Viertel des ganzen, jeweils erforderlichen Zuschusses betragen dürfen. Der Landtag oder die Vertretung des Kreises, wird über das in jedem einzelnen Falle zu genehmigende Ausmaass zu entscheiden haben. Diese Zuschüsse werden verzinsliche oder unverzinsliche, jedenfalls aber wie schon früher erwähnt, zu tilgende Vorschüsse zu sein haben. Die Rückzahlung beginnt nach erfolgter Amortisation des Obligationenkapitals. Das Land beziehungsweise der Kreis wird aber, selbst nach erfolgter Rückzahlung sowie auch, wenn es überhaupt keine Garantie übernommen hat, unter allen Umständen stimmberechtigtes Mitglied der Eisenbahngenossenschaften zu bleiben beziehungsweise zu sein haben. Dem Land beziehungsweise Kreis ist endlich die Aufgabe zuzuweisen, nach erfolgter Konstituirung einer Eisenbahngenossenschaft für diese, und zwar durch die Vermittelung einer Hypothekenbank oder Landes- oder Kreiskreditanstalt, die Titres zu begeben, um derart die Kapitalbeschaffungskosten zu vermindern.

Das Landes- beziehungsweise Kreiseisenbahnamt wird auch die oberste Ueberwachung von Bau, Betrieb und Gebahrung, hinsichtlich deren rationeller Durchführung, auszuüben haben. Die Landes- beziehungsweise Kreiskreditanstalt hingegen wird als Hauptkasse der Genossenschaftseisenbahnen zu bestellen sein.

Und nun zu den Leistungen der Hauptinteressenten, der Gemeinden. Der am zutreffendsten scheinende Schlüssel zur gerechten Auftheilung der Betheiligung scheint wohl der bereits praktisch mit gutem Erfolge erprobte zu sein, der bei einigen Kleinbahnen in Preussen in Anwendung kam. Es ist dies das Prinzip der Interessenzonen, welches auf folgenden Grundsätzen beruht: In der ersten Interessenklasse, welche somit auch zur Verzinsungsgarantie am meisten heranzuziehen ist, liegen jene Gemeinden, welche von der Hauptbahn am weitesten entfernt sind; in geringerem Grade sind die von der Kleinbahnstrecke seitwärts liegenden Gemeinden und am wenigsten die in der Nähe der Hauptbahn oder an derselben gelegenen Gemeinden interessirt. In diese drei Kategorien werden nun die im Ediktalverfahren festgestellten Interessentengemeinden eingetheilt und nach diesen Kategorien abgestufte und in Prozenten der Gewährleistung zu bemessende Garantieantheile geschaffen. Diese Auftheilung wird als allgemeine Grundlage zu gelten haben. Aber es wird als zulässig zu erkennen sein, wenn sich einzelne Gemeinden über und andere unter den ihnen zukommenden Antheilen, vorbehaltlich der Zustimmung der Landesausschüsse zur Garantieleistung verpflichten, und von Gemeinden Garantieantheile des Landes freiwillig übernommen werden. Die jeweils zu zahlenden Garantiebeiträge werden als Zuschläge zu den direkten Staatssteuern hereinzubringen sein.

Da das Land beziehungsweise der Kreis nach vorstehendem Vorschlage bis zu 25 % der Garantie übernehmen können, entfällt auf die Genossenschaftsgemeinden eine Garantieleistung von im ganzen mindestens 75 %.

Damit wäre nun das wesentlichste über die Frage der Eisenbahngenossenschaften gesagt und für ihre rationelle Durchführung, sowie die in deren Folge günstige weitere Entwickelung des Kleinbahnwesens, vielleicht der eine oder andere neue Gesichtspunkt gewonnen.

Was aber vor allem noththut, um eine Entwickelung in angedeutetem Sinne zu bewirken, ist die Schaffung eines Eisenbahngenossenschaftsgesetzes.

Der mehrfach erwähnte „Verein für die Förderung des Strassen- und Lokalbahnwesens" in Wien hat bereits in seiner Sitzung vom 18. März 1895 eine bezügliche Resolution *) an die

*) Veröffentlicht im 9. Heft, Jahrg. 1895 der „Mittheilungen des Vereins".

Regierung gerichtet und ausserdem auch einen bezüglichen Gesetzentwurf*) ausgearbeitet, der, wenn er im Sinne der vorstehenden Ausführungen umgeändert beziehungsweise ergänzt würde, alle an ein solches Gesetz zu stellende Forderungen und daran geknüpfte Hoffnungen erfüllen dürfte. Allerdings — und dies ist das Bedauerlichste an der Sache — besteht bei den augenblicklichen parlamentarischen Verhältnissen, weder in Deutschland noch in Oesterreich grosse Wahrscheinlichkeit, dass ein solcher Gesetzentwurf angenommen würde.

*) Veröffentlicht im 10. Heft, Jahrg. 1896 der „Mittheilungen des Vereins".

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Juli 1897 unterstellten Strecken.

Am 1. Juli d. J. gehörten dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen 75 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar:

a) 44 Deutsche Eisenbahnverwaltungen,
b) 21 Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverwaltungen,
c) 4 Niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahn und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 Luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 3 Belgische Verwaltungen (Chimay-Eisenbahn, Grosse Belgische Centralbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn),
f) 1 Rumänische Verwaltung (Rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 Russisch-Polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene vollspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung mit einer Betriebslänge von zusammen 634,04 km an den Vereinseinrichtungen Theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 84 228,70 km.

Hiervon kommen auf:

1. a) die zur Preussisch-Hessischen Betriebs- und Finanzgemeinschaft gehörenden Strecken	28 843,15	km
b) die Bayerischen (einschliesslich Pfälzischen) Eisenbahnverwaltungen	6 054,78	„
c) die Sächsischen Eisenbahnverwaltungen	2 914,33	„
d) die Württembergischen Eisenbahnverwaltungen	1 754,16	„
Vortrag	39 566,42	km
Uebertrag	39 566,42	km
e) die Badischen Eisenbahnverwaltungen	1 550,16	„
f) die Elsass-Lothringischen Eisenbahnverwaltungen	1 786,93	„
g) die Verwaltungen der Privateisenbahnen sowie der Staatsbahnen der übrigen Deutschen Mittel- und Kleinstaaten	2 958,22	„
die Deutschen Verwaltungen zusammen	45 861,73	km
2. die Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen 9 269,87 km, Königlich Ungarische Staatsbahnen 12 374,68 km)	31 242,09	„
3. die Bosnische Verwaltung (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)	105,05	„
4. die Niederländischen Verwaltungen	2 778,63	„
5. die Luxemburgische Verwaltung	166,17	„
6. die Belgischen Verwaltungen	703,08	„
7. die Rumänische Verwaltung	2 879,66	„
8. die Russisch-Polnische Verwaltung	492,29	„
Gesammtbetriebslänge	84 228,70	km

Die Vereinsbahnen hatten Anfangs Juli 1896 eine Ausdehnung von 81 320,08 km; das Netz derselben ist daher in der Zeit vom 1. Juli 1896 bis dahin 1897 um 2 908,61 km gewachsen.

An dem Zuwachs sind betheiligt:

die Deutschen Verwaltungen	mit	691,99 km	oder	23,79 %
die Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen	„	1 965,09 „	„	67,56 „
die Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	„	251,54 „	„	8,65 „

Elektro-pneumatische Signal- und Weichenstellung

wird noch in diesem Jahre versuchweise im Centralbahnhofe München für eine in der Nähe der Maschinenhäuser befindliche Weichengruppe eingeführt.

Für dieses System wird als Triebkraft Druckluft verwendet. Dieselbe wird von einer Centralstelle aus den verschiedenen Signalmasten und Weichen zugeführt, die je eine Umstellvorrichtung erhalten, in welcher sich ein Cylinder mit Kolben befindet. Die Kolbenstange wird mit dem Signalarme bezw. den Weichenzungen verbunden und die Bewegungen des Kolbens werden durch Ventile beeinflusst, welche durch elektrische Ströme ausgelöst werden, die von einem Signalthurme ausgehen. Dieses System eignet sich besonders für wichtige Bahnhöfe, auf denen die Erfordernisse des Betriebes die Anlage zahlreicher Geleise bedingen, und wo eine grosse Anzahl von Zugbewegungen gleichzeitig ausgeführt werden müssen.

Betrachtet man die Einfahrt in einen grossen Bahnhof einer der bedeutenderen Städte Europas, in welchen verschiedene Bahnlinien einlaufen und in zahlreiche Geleise ausmünden, die untereinander sowie mit Nebengeleisen, Werkstätten und Güterbahnhöfen verbunden sind, so sind die grossen Schwierigkeiten ohne weiteres ersichtlich, welche die gehörige Sicherung der Zugbewegungen verursacht. Es würde zu den grössten Gefahren und Verzögerungen führen, auf einem solchen Bahnhofe die Signale und Weichen unmittelbar durch Wärter bedienen zu lassen, welche neben denselben postirt werden, und diese Arbeitsweise ist daher ausser Frage.

Das bisher allgemein angewendete Verfahren besteht in der Errichtung eines Signalthurmes, von welchem alle Signale und Weichen des betreffenden Bahnhofs von Wärtern mechanisch gestellt werden, mit Hilfe von Hebeln, Stangen usw. Um zu verhindern, dass ein Signal gezogen werden kann, bevor die zugehörigen Weichen sich in der entsprechenden Stellung befinden, sind dieselben in geeigneter Weise mit einander verbunden. Es ist jedoch eine gewisse Grenze der Entfernung gegeben, bis zu welcher die Weichen und Signale — besonders die ersteren — von einem Signalthurme aus durch menschliche Kraftleistung und mechanische Uebertragungsmittel mit Sicherheit bedient werden können, so dass es auf grossen Bahnhöfen oft nothwendig wird, 2 oder mehrere Thürme zu verwenden. Die Hebel in jedem derselben müssen alsdann mit denjenigen in den anderen Thürmen entsprechend verbunden werden, entweder direkt durch elektrische oder mechanische Mittel, oder indirekt vermittelst eines sogen. Blockapparates.

Die jetzt gebräuchlichen Stellwerke erfordern zudem einen sehr grossen Kraftaufwand zur Bewegung der Hebel, und einer der wesentlichsten Vorzüge des elektro-pneumatischen Systems liegt in der Erleichterung, welche es in Bezug auf die körperliche Beanspruchung der Weichensteller gewährt. Anstatt die Signale und Weichen durch schwergängige Hebel zu bewegen, verwendet dieses System hierzu Druckluft, welche ausgenutzt wird mit Hilfe von elektrischen Strömen, die vom Signalthurme ausgehen. Hierdurch wird die zu leistende körperliche Arbeit auf das geringste Maass zurückgeführt und die Weichen und Signale können mit grösster Leichtigkeit in beliebigen Entfernungen augenblicklich gestellt werden, so dass es bei Anwendung dieses Systems immer möglich wird, den Betrieb eines grossen Bahnhofs von einem einzigen Thurme aus zu leiten.

Die Anwendung des elektro-pneumatischen Systems ist besonders auch da empfehlenswerth, wo die Bahnlinie in eine Reihe kurzer Blockabschnitte eingetheilt werden muss, wie dies bei den Einfahrten in grosse Endbahnhöfe oder bei Bahnstrecken in verkehrsreichen Industriebezirken oftmals vorkommt. In solchen Fällen kann eine einzige Druckluftanlage für mehrere Blockabschnitte verwendet werden, wodurch die durchschnittlichen Anlagekosten für einen Blockabschnitt erheblich vermindert werden.

Das Stellwerk im Thurme ist so eingerichtet, dass die Umstellung einer Weiche durch den ersten Theil der Bewegung

des Stellhebels veranlasst wird, und erst wenn das Umstellen stattgefunden hat — und nicht bevor dies ausgeführt ist — löst ein elektrischer Rückstrom von der Weiche nach dem Thurme den entsprechenden Hebel aus, so dass derselbe von dem Weichensteller erst dann vollständig umgelegt werden kann. Bevor dies aber geschehen ist, können die Hebel, welche die mit jener Weiche in Verbindung stehenden Signale bethätigen, nicht bewegt werden. Dies ist ein Sicherungsmittel von grösster Wichtigkeit, welches in keinem anderen System dieser Art in einer solch vollkommenen Weise vorhanden ist. Hierdurch wird erreicht, dass die Signalhebel im Thurme nicht bewegt werden können, bevor die zugehörigen Weichen sich in der richtigen Stellung befinden. Es ist leicht ersichtlich, dass der vorgenannte elektrische Rückstrom durch eine beliebige Anzahl von Weichen-Umstellvorrichtungen geleitet werden kann, um dadurch einen oder mehrere Signalhebel verschlossen zu halten, bis alle diese Weichen sich in der richtigen Stellung befinden.

Die zum Umstellen der Signalarme benutzte Vorrichtung besteht aus einem Cylinder mit Kolben, welcher durch Druckluft bewegt ist, und dessen Stange mit dem Signalarme verbunden ist. Die Einrichtung arbeitet derartig, dass der elektrische Strom vermittelst eines Elektromagneten ein kleines Einlassventil öffnet und ein Auslassventil schliesst, wodurch Druckluft in den Cylinder eingelassen, der Kolben abwärts getrieben und der Signalarm umgestellt wird. Durch Unterbrechung des Stromes wird die Stellung dieser Ventile wieder umgesteuert, wobei die Druckluft ausströmt und der Kolben mit dem Signalarme durch ein Gegengewicht in die normale Stellung zurückgeführt wird.

Die Weichen-Umstellvorrichtung besteht aus einem Cylinder mit Kolben, welcher in beiden Richtungen durch Druckluft bewegt wird, und zwar in Uebereinstimmung mit den Stellungen eines Schieberventils. Letzteres wird in beiden Richtungen durch besondere Kolben bewegt, welche durch Druckluft beeinflusst werden, die in ähnlicher Weise wie bei der Signal-Umstellvorrichtung zugeführt und ausgelassen wird, nämlich vermittelst Elektromagneten, welche kleine Einlass- und Auslassventile öffnen und schliessen. Ein dritter Elektromagnet ist hinzugefügt, um auf einen Kolben einzuwirken, durch welchen das Schieberventil, und dadurch auch die zugehörige Weiche, in bestimmter Stellung verriegelt wird. Auf diese Weise kann die Weiche nach Belieben in eine von ihren beiden Endstellungen gebracht und dort verschlossen werden. Diese Weichen-Umstellvorrichtung kann nöthigenfalls so angeordnet werden, dass sie das Aufschneiden der Weiche gestattet, ohne dass dabei irgend welche Theile brechen oder beschädigt werden. Die Druckluft wirkt hierbei als ein elastisches Zwischenmittel, welches auch die Weichenzungen in die ursprüngliche Lage zurückdrückt, sobald das betreffende Fahrzeug die Weiche durchfahren hat. Auf Wunsch kann auch eine besondere Vorrichtung angebracht werden, durch welche dem Signalwärter das Aufschneiden der Weiche angezeigt wird, ebenso dass die Weichenzungen nicht wieder in die richtige Lage zurückgegangen sind, falls dies etwa eintreten sollte.

Das Stellwerk im Signalthurme besteht hauptsächlich aus einer Anzahl kleiner Hebel, von welchen einige die Weichen und andere die Signale bethätigen. Die Signalhebel können sowohl nach rechts als auch nach links bewegt werden, und in beiden Richtungen können sie ein oder mehrere Signale beeinflussen, so dass nur eine verhältnissmässig geringe Anzahl von Signalhebeln erforderlich ist. Jeder Hebel, entsprechend seiner Stellung, schliesst oder unterbricht die entsprechenden elektrischen Stromkreise, und so lange die von einander abhängigen Hebel nicht in ihrer richtigen Lage sind, wird der Stromkreis in Verbindung mit dem letzten Hebel nicht geschlossen. Ausserdem werden alle Hebel, bei welchen es nöthig sein mag, mit geeigneten mechanischen Verschlüssen versehen, so dass die einander beeinflussenden Hebel niemals entgegengesetzte Stellungen einnehmen können. Hierdurch wird es für den Weichensteller unmöglich, irgend welchen Hebel unrichtig einzustellen.

Eine weitere Anwendung des elektro-pneumatischen Systems bezieht sich auf den selbstthätigen Betrieb des Blocksystems. Jeder Signalmast ist hierbei, wie schon beschrieben, mit einem Druckluftapparat versehen. Derselbe wird durch einen elektrischen Stromkreis beeinflusst, welcher durch die Schienen geleitet wird und so eingerichtet ist, dass der Zug selbst einen Kurzschluss zwischen den beiden Schienen herstellt und dadurch den Apparat am Signalmast entweder in Thätigkeit bringt oder ausser Thätigkeit setzt, wodurch die Signale selbstthätig entweder auf „Halt“ oder auf „freie Fahrt“ eingestellt werden, je nachdem es erforderlich ist. Die Zweckmässigkeit dieses Arbeitssystems ist sofort ersichtlich, wenn man bedenkt, dass ein Fahrzeug, welches so steht, dass es ein Geleise theilweise versperrt, einen Kurzschluss hervorbringt und das rückwärts liegende Signal auf „Halt“ einstellt. Eine gebrochene Schiene stellt ebenfalls das Signal auf „Halt“ und in Gefahrfällen kann jeder Zugbeamte sofort das Signal hinter dem Zuge auf „Halt“ einstellen, indem er eine Metallstange quer über die beiden Schienen des Geleises legt.

Die im Signalthurme aufgestellte Vorrichtung besteht aus einem Tische, auf welchem Kontaktstreifen aus Phosphorbronze angebracht sind, die durch Drähte mit den zugehörigen Signal- und Weichen-Umstellvorrichtungen verbunden werden. Ueber dem Tische befinden sich waagerechte Rollen aus Hartgummi, an welchen ebenfalls Kontaktstreifen angebracht sind, um die nothwendigen Verbindungen mit den auf dem Tisch befindlichen Streifen herzustellen.

Die zur Erzeugung der Druckluft verwendeten Kompressoren können von beliebiger passender Bauart sein, gleichgültig ob sie durch Dampf oder durch Riemenantrieb bewegt werden. Wichtig ist es jedoch, dass die Luft möglichst getrocknet, dem Hauptluftrohre zugeführt wird, da hierdurch die Betriebskraft auf erhebliche Entfernungen übertragen werden kann. Zwecks Trocknung der Luft wird dieselbe von den Kompressoren zunächst durch einen Kondensationsbehälter gepresst, worin ein Niederschlag von Feuchtigkeit abgesetzt wird. Von hier strömt die Druckluft durch eine Anzahl von engen Kühlrohren, welche gewöhnlich ausserhalb des Maschinenhauses an der Wand angebracht werden, und worin sich ebenfalls Feuchtigkeit niederschlägt. Nach dem Durchströmen dieser Rohre wird die Druckluft in einem Hauptreservoir angesammelt, welches andererseits mit der Hauptrohrleitung in Verbindung steht. Dieses Hauptrohr wird auf der Bahnstrecke entlang geführt, und an den geeigneten Stellen zweigen engere Rohre ab, durch welche die Druckluft den Umstellvorrichtungen der verschiedenen Signale und Weichen zugeführt wird. Bei jedem Signalmast und Weichen-Umstellapparat wird die Druckluft in einem Hilfsbehälter aufgespeichert, in welchem schliesslich nochmals ein Niederschlag von Feuchtigkeit stattfindet, so dass die Druckluft in völlig trockenem Zustande im Cylinder der Umstellvorrichtung zur Wirkung kommt.

Pneumatische Stellwerke erfordern nur etwa die Hälfte (oder sehr wenig mehr) der Anzahl von Hebeln, welche für mechanische Stellwerke erforderlich sind. Die zuerst ausgeführten pneumatischen Stellwerke wurden, anstatt mit Hilfe von Elektrizität, durch hydraulische Zwischenmittel betrieben.

In den Signalthürmen der Bahnhöfe mit elektro-pneumatisch betriebenen Signal- und Weichenumstell-Vorrichtungen werden in bequemer Sehweite des Wärters Bahnhofpläne angebracht, welche die vorhandenen Weichen und Geleise darstellen, so dass die Wärter nicht nöthig haben, sich auf ihr Gedächtniss zu verlassen, oder die Lage der oft zahlreichen Hebel zu untersuchen, um die Stellung aller Weichen zu erkennen.

In den Vereinigten Staaten Nordamerikas sind bisher auf einer stattlichen Reihe von Bahnhöfen mit Luftdruck betriebene Stellwerke vorhanden, so z. B. auf der Boston und Maine Eisenbahn, Chicago, Burlington und Quincybahn, Nord Pacific und Chicagobahn, Newyork Central und Hudson Stromeisenbahn, Pennsylvania Eisenbahn, Philadelphia und Reading Eisenbahn und der Süd Pacific Eisenbahn.

Bezüglich der erforderlichen elektrischen Batterien möge hier bemerkt werden, dass gewöhnlich Akkumulatoren verwendet werden. Da viele Eisenbahnen gegenwärtig elektrische Lichtanlagen betreiben, so können die hierfür vorhandenen Einrichtungen meistens mitbenutzt werden, oder es könnte eine kleine Dynamomaschine von derselben Kraftquelle betrieben werden, welche für die Luftdruckanlage benutzt wird. In der Regel werden 8 Elemente für alle Signale, Weichen und Rückmelde-Stromkreise genügen. Zur Vermeidung von Störungen empfiehlt es sich, doppelte Sätze der elektrischen Batterien aufzustellen, so dass eine Reservebatterie eingeschaltet werden kann, falls die andere versagen sollte.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung der Strecken Haugsdorf-Weidenau - Stadt Weidenau und Barzdorf-Jauernig. Die für den 31. Juli d. J. angekündigte Eröffnung der Strecken Haugsdorf-Weidenau-Stadt Weidenau und Barzdorf-Jauernig der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ist infolge eingetretener Verkehrsstörung in den Strecken Hannsdorf-Ziegenhals, Niederlindewiese-Heinersdorf und Niklasdorf-Zuckmantel um etwa 8 Tage verschoben worden.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. d. Mts. sind die an der Bahnstrecke Zeitz - Camburg gelegenen Personen- und Güterhaltestellen Osterfeld Regierungsbezirk Merseburg und Droyssig,

und zwar vorläufig nur für den Personen- und Gepäckverkehr dem Betriebe übergeben worden.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Am 1. d. Mts. ist die an der Linie Lemberg-Czernowitz-Jassy im Kilometer 133,0 gelegene Personenhaltestelle Jamnica für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Errichtung von Güternebenstellen. Nach einer Mittheilung der K. K. Staatsbahndirektion Villach sind in Gleichenberg — zum Verkehrsbereiche der Station Feldbach gehörig — und in Veldes — zum Verkehrsbereiche der Station Lees-Veldes gehörig — Güternebenstellen errichtet worden. Diese Güternebenstellen dienen zur Annahme und Ablieferung von Eisenbahn-Eil- und Frachtstückgütern, deren An- und Abfuhr zur bezw. von der zugehörigen Station durch bahnseitige Rollfuhrwerke besorgt wird. Die Güternebenstellen stehen in Bezug auf den Abschluss und die Erfüllung des Eisenbahn-Frachtvertrags anderen Güterabfertigungsstellen gleich. Ausgeschlossen von der An- und Abfuhr sind:

a) diejenigen Stückgüter, deren An- oder Abfuhr die Versender bezw. Empfänger selbst besorgen wollen,
b) Stückgut im Einzelgewichte für Gleichenberg von mehr als 750 kg, für Veldes von mehr als 1000 kg, oder Stückgut in einer zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen ungeeigneten Beschaffenheit oder Form,
c) Gut, welches von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossen ist sowie Gut, welches sich seiner Natur nach zur Zusammenladung mit anderen Gütern nicht eignet,
d) lebende Thiere, ausgenommen einzelne Sendungen von kleinen Thieren in Käfigen, Kisten und dergleichen.

Die An- und Abfuhr erfolgt für Gleichenberg in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September täglich einmal, in der Zeit vom 1. Oktober bis 30. April an jedem Montag und Donnerstag und wenn auf einen dieser Tage ein Feiertag fällt, am nächsten Tage; für Veldes in der Zeit vom 15. Juni bis 30. September an Werktagen täglich zweimal, an Sonn- und Feiertagen einmal, in der Zeit vom 1. Oktober bis 14. Juni täglich einmal mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde wurden folgende Zuschlagsfristen zu den für die Station Feldbach bezw. Lees-Veldes bestehenden Lieferfristen festgesetzt:

1. für die Zeit vom 1. Mai bis 30. September für Güter, welche nach 1 Uhr Nachmittags in Feldbach für den Rollbezirk Gleichenberg anlangen 1 Tag und für die Zeit vom 1. Oktober bis 30. April für Güter, welche in Feldbach für den Rollbezirk Gleichenberg
   a) Montag oder Donnerstag nach 1 Uhr Nachmittags anlangen 3 Tage,
   b) Dienstag oder Freitag anlangen 2 Tage,
   c) Mittwoch oder Sonnabend anlangen 1 Tag;
2. für die Zeit vom 1. Oktober bis 14. Juni für solche Güter, welche nach 3 Uhr Nachmittags auf der Station Lees-Veldes für den Rollbezirk Veldes anlangen 1 Tag.

Bezeichnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die am 1. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnete Haltestelle Osterfeld an der Bahnstrecke Zeitz-Camburg hat, um Verwechselungen mit den in den Direktionsbezirken Essen und Münster i/W. gelegenen Stationen Osterfeld i/Westf. vorzubeugen, die Zusatzbezeichnung „Rgbz. Merseburg“ erhalten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Posen. Am 15. d. Mts. wird die an der Bahnstrecke Posen-Jarotschin zwischen den Stationen Gondek und Pierschno gelegene Haltestelle Dachowo auch für den Eilgutverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Wagenladungsverkehr eröffnete Haltestelle Widynow der Linie Lemberg-Czernowitz-Jassy ist am 1. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Die **Nachweisung der Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte (Berichtsjahr 1896)** ist von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2963 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend die Nachweisung der Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte (Berichtsjahr 1896) (abgesandt am 31. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu St. Johann-Saarbrücken wird die 35,38 km lange Reststrecke Lebach-Nonnweiler der von der Fischbachbahn abzweigenden Neubaustrecke Wemmetsweiler-Nonnweiler-Hermeskeil voraussichtlich am 15. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. An der Reststrecke Lebach-Nonnweiler liegen in der Richtung von Lebach nach Nonnweiler die Haltestellen Primsweiler (ab Lebach 5,90 km) und Bettingen [Rheinprovinz] (9,58 km), die Holzverladestelle Horst (11,72 km), die Haltestellen Limbach [Rheinprovinz] (14,25 km) und Büschfeld (17,36 km), die Station Wadern (21,58 km), der Haltepunkt Krettnich (24,88 km), die Haltestellen Mettnich (28,28 km) und Mariahütte (32,52 km). Der Haltepunkt Krettnich ist nur für die Abfertigung von Personen und Gepäck eingerichtet; die Holzverladestelle Horst dient nur zur Abfertigung von Holz in Wagenladungen, während im Verkehr mit den sämmtlichen übrigen Verkehrsstellen Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, lebende Thiere und Sprengstoffe abgefertigt werden können. Bei den Haltestellen Bettingen [Rheinprovinz], Büschfeld, Limbach [Rheinprovinz], Mettnich und Primsweiler ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, ausgeschlossen; von der Station Wadern können Fahrzeuge jeder Art abgefertigt werden.

Die Reststrecke Lebach-Nonnweiler ist unterstellt a) der Betriebsinspektion Saarbrücken I, b) der Maschineninspektion Saarbrücken, c) der Werkstätteninspektion Saarbrücken, d) der Verkehrsinspektion Saarbrücken.

Pfälzische Eisenbahnen. Die 3,568 km lange Bahnstrecke Odernheim-Staudernheim, Reststrecke der vollspurigen Nebeneisenbahn Lauterecken-Staudernheim (Untere Glanthalbahn), ist am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Vorgebirgsbahn Köln-Bonn. Am 1. d. Mts. ist von der in der Herstellung begriffenen schmalspurigen Vorgebirgsbahn Köln-Bonn die 21,6 km lange Theilstrecke Bonn-Brühl mit den Stationen Dransdorf, Alfter, Roisdorf, Bornheim, Dersdorf, Waldorf, Kardorf, Merten, Trippelsdorf, Walberberg, Schwadorf, Eckdorf-Geildorf, Pingsdorf und Brühl dem Verkehre übergeben worden.

Einnahmen der Preussischen Staatsbahnen.

In diesem Jahre wurden bisher im Vergleich zum Vorjahre vereinnahmt:

Monat	für Personen M.	für Personen gegen 1896 M.	für Güter M.	für Güter gegen 1896 M.
im Januar	16 945 000	+ 634 000	56 548 000	+ 1 937 000
„ Februar	15 737 000	— 111 000	57 243 000	+ 3 314 000
„ März	19 910 000	+ 922 000	63 410 000	+ 5 544 000
„ April	26 242 000	+ 2 008 000	57 888 000	+ 2 625 000
„ Mai	25 204 000	— 3 691 000	59 410 000	+ 3 581 000
„ Juni	33 648 000	+ 6 258 000	58 153 000	+ 2 363 000

Monat	insgesammt M.	gegen 1896 M.
Januar	80 052 000	+ 3 716 000
Februar	78 731 000	+ 4 014 000
März	89 809 000	+ 6 754 000
April	89 780 000	+ 4 904 000
Mai	90 202 000	+ 167 000
Juni	97 440 000	+ 9 199 000

Im Etatsjahre 1897/98 wurden bisher erzielt:

	1897/98 M.	gegen 1896/97 M.
für Personen	85 296 000	+ 4 464 000
„ Güter	176 331 000	+ 8 959 000
aus sonstigen Quellen	16 378 000	+ 1 123 000
zusammen	278 005 000	+ 14 546 000

Hierbei ist zu bemerken, dass seit 1. April d. J. die Einnahmen aus den vormals Oberhessischen Eisenbahnen, aus dem von der Grossherzoglichen Regierung erworbenen Theil der Hessischen Ludwigsbahn sowie aus den Grossherzoglich Hessischen Nebenbahnen mitverrechnet werden.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Jahresbericht wurden im Jahre 1896/97 befördert 224 971 Personen, 815 t Gepäck (davon 207 t gegen Frachtberechnung) und 137 204 t Güter aller Art (darunter 1 542 t frachtfreies Dienstgut). Von den beförderten Personen usw. wurden zurückgelegt 6 740 849 Personenkm, 36 733 Gepäcktkm und 6 256 974 tkm (darunter 75 238 tkm von dem frachtfreien Dienstgut).

Die Betriebseinnahmen betrugen 852 016 ℳ (hiervon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 263 362 ℳ und aus dem Güterverkehr 381 997 ℳ), die Betriebsausgaben 506 419 ℳ und der Betriebsüberschuss 345 597 ℳ. Nach Abzug der konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen und zuzüglich des Zuschusses des Kreises Regenwalde zur Verzinsung der Anlagekosten der Bahnstrecke Piepenburg-Regenwalde ergibt sich ein Reingewinn von 332 522 ℳ, von welchem nach dem Beschlusse der Generalversammlung eine Dividende von 4,5 % sowohl für die Aktien A und B, als auch für die Stammaktien zur Vertheilung gelangt. Ferner hat die Generalversammlung in Abänderung eines früheren Beschlusses bestimmt, das Baukapital für die projektirte Nebenbahn Colberg - Cöslin in der Höhe von 1 750 000 ℳ nach der bereits erfolgten Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten anstatt durch Emission neuer Aktien vermittelst einer Ausgabe von 3,5 % Autheilscheinen zu beschaffen, welche nach 5 Jahren mit jährlich 0,5 % getilgt werden sollen.

Crefelder Eisenbahn.

In der Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht (vergl. Nr. 56 S. 522 d. Ztg.) genehmigt und die Dividende auf 4⅘ % (wie im Vorjahre) festgesetzt. Dem Antrage zur Beschaffung des für Betriebsmittel und Bahnerweiterungen erforderlichen Bedarfs von etwa 400 000 ℳ eine Anleihe aufzunehmen, wurde die Zustimmung ertheilt, für den Fall, dass die Anleihe zu höchstens 3,5 % aufgenommen werden kann.

Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

In dem am 31. März d. J. beendeten Betriebsjahre haben nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht die Einnahmen im Personen- wie im Güterverkehre eine nur unerhebliche Zunahme gegen das Vorjahr aufzuweisen. Im Güterverkehr neigt sich der Schwerpunkt noch mehr wie in den Vorjahren der Beförderung von Artikeln der Ausnahmetarifklassen zu. Im Viehverkehr ist die Tonnenzahl zwar gewachsen, die Einnahme jedoch infolge Einführung herabgesetzter Tarife zurückgegangen.

In dem Berichtsjahre wurden befördert 79 260 Personen, 249 t Gepäck, 341 Hunde und 85 220 t Güter aller Art.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 31 178 ℳ, aus dem gesammten Güterverkehr 83 564 ℳ und aus sonstigen Quellen 3 986 ℳ, überhaupt 118 728 ℳ (darunter Einnahmen für den Erneuerungsfonds mit 2 291 ℳ). Die Betriebsausgaben erforderten 85 317 ℳ, mithin verbleibt ein Ueberschuss von 33 411 ℳ und nach Abzug der konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen und zuzüglich des Zuschusses aus dem Erneuerungsfonds für beschaffte Schienen und Kleineisenzeug usw. ein verfügbarer Ueberschuss von 40 473 ℳ. Die Verwendung desselben findet wie folgt statt: feste Bahnpacht an die Gesellschaft 9 500 ℳ, beweglicher Nutzantheil an die Gesellschaft 16 392 ℳ, Tilgung des für Beschaffung von Betriebsmitteln und Betriebsgeräthen angelegten Kapitals 7 500 ℳ, Tilgung des in Meliorationsbauten angelegten Kapitals 2 000 ℳ, Staats-Eisenbahnsteuer 535 ℳ, persönliche Gewinnantheile 392 ℳ, Zahlung der Zinsen an den Betriebspächter für den von ihm im Betriebspark und den Meliorationsbauten angelegten, noch nicht abgeschriebenen Theil des Anlagekapitals und als Risikoprämie für den Betrieb 4 154 ℳ.

Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Der Betrieb der Strecke Rauscha-Freiwaldau hat im Jahre 1896/97 eine Einnahme von 21 266 ℳ ergeben. Der Reingewinn beziffert sich auf 10 170 ℳ, von welchem 9 622 ℳ als Dividende vertheilt werden.

Das Aktienkapital beträgt 4 009 000 ℳ, hierauf sind 25 % = 1 002 250 ℳ eingezahlt.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Nach dem Abschluss betrug im Jahre 1896/97 der Reingewinn 21 643 ℳ. In der Generalversammlung wurde beschlossen, den Abschluss zu genehmigen, den Kreis Neustadt O.-S. auf Grund seiner Zinsgarantie zur Ergänzung des Reingewinnes um die Summe von 11 898 ℳ heranzuziehen und den aus dieser Summe und dem Reingewinn gebildeten als eine auf die Zeit vom 5. Dezember 1896 (dem Tage der Betriebseröffnung) bis 31. März 1897 entfallende Dividende von 3,5 % auszuzahlen.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Die Verwaltung bringt in Vorschlag, für das Jahr 1896/97 eine Dividende von 6,5 %, gegen 6,25 % im Vorjahre, zu vertheilen.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft.

Unter dieser Firma ist handelsgerichtlich eine Aktiengesellschaft registrirt, welche den Bau und Betrieb einer Nebeneisenbahn von Liegnitz über Rawitsch nach Kobylin mit vollspuriger Abzweigung von Görchen nach Gostkowo bezw. Pakoslaw bezweckt. Das Grundkapital ist auf 8 500 000 ℳ festgesetzt und wird in 5 000 000 ℳ Vorzugsaktien Littr. A und 3 500 000 ℳ Stammaktien Littr. B eingetheilt. Zu den Gründern der Gesellschaft gehören die Berliner Handelsgesellschaft, das Bankhaus S. Bleichröder in Berlin und das Bankhaus E. Heimann in Breslau.

Berliner elektrische Hochbahn.

Bei dem Bau der elektrischen Hochbahn wird jetzt die erste Ueberbrückung über den Landwehrkanal in Angriff genommen, und zwar am ehemaligen Wasserthor. Zu dieser Ueberbrückung werden nicht, wie auf der übrigen Strecke der Hochbahn, eiserne Bogen verwendet, sondern die Bahn überschreitet den Kanal auf einem Steinbogen, der den Stadtbahnbogen gleichen wird. Mit der Herstellung des Unterbaues ist bereits begonnen worden. Man musste zu diesem Zweck die Gruben bis zu einer Tiefe graben, welche der Höhe des Wasserspiegels des Kanals entspricht. Zugleich mit der Ueberbrückung werden die Arbeiten für die Hochbahn, die in der Gitschinerstrasse bereits vom Sedanufer und von der Prinzenstrasse aus nach Osten zu in vollem Gange sind, nunmehr auch an einer dritten Stelle, nämlich in der Skalitzerstrasse, aufgenommen.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn aus dem Betriebsjahre 1896 ist auf 1 112 800 ℳ festgestellt worden.

Kleinbahnprojekte.

Die Westfälische Landeseisenbahn-Gesellschaft hat den Bau einer Eisenbahn Wiedenbrück - Sennelager in Aussicht genommen, die Vorarbeiten beendet, die Kostenanschläge aufgestellt und eine Ertragsberechnung versandt, die ein günstiges Ergebniss in Aussicht stellt.

In der am 4. v. Mts. stattgehabten Komiteesitzung ist der Gesellschaftsvertrag bezüglich der Kleinbahn von Hoya über Süstedt nach Syke mit Anschluss von Asendorf angenommen worden. Als Sitz der Gesellschaft wurde Hoya bestimmt und als Anschlusslinie Asendorf-Dille gewählt.

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferdebahn. Die Gesellschaft beabsichtigt, möglichst noch im Herbst dieses Jahres auf zwei ihrer Linien den elektrischen Betrieb aufzunehmen, zunächst auf der Strecke Alexanderplatz-Schöneberg und sodann auf der Linie Gesundbrunnen-Kreuzberg.

Casseler Strassenbahn. Nach dem Geschäftsbericht für 1896/97 ist die Zahl der beförderten Personen von 1 270 000 auf 1 350 000 gestiegen, wobei sich eine Betriebseinnahme von 225 949 ℳ ergeben hat. Der Reingewinn beziffert sich auf 90 781 ℳ, von welchem eine Dividende von 9,5 % (gegen 8,5 % im Vorjahre) zur Vertheilung gelangt.

Wie wir in Nr. 56 d. Ztg. bereits mittheilten, hat sich kürzlich in Cassel die „Grosse Casseler Strassenbahngesellschaft“ mit 3 000 000 ℳ Kapital gebildet, welche die Casseler Strassenbahn und die Casseler Stadteisenbahn elektrisch betreiben wird.

Brandversicherungs-Verein Preussischer Staatseisenbahn-Beamten.

Im Jahre 1896 betrugen nach der veröffentlichten Gewinn- und Verlustrechnung die Einnahmen 197 754 ℳ (darunter an Beiträgen 159 675 ℳ) und die Ausgaben 108 031 ℳ (darunter Brandentschädigungen in 648 Fällen mit 86 638 ℳ).

Der Ueberschuss ist nach Zahlung der daraus bewilligten Entschädigungen für die Ausschüsse mit 75 223 ℳ dem Reservefonds zugeführt worden, welcher damit die Höhe von 387 399 ℳ erreicht hat.

Am Schlusse des Berichtsjahres betrug die Zahl der versicherten Mitglieder 69 109 mit einer Versicherungssumme von 273 660 700 ℳ und die Zahl der unversicherten Mitglieder 2 340.

Aus Italien.

Betriebseinnahmen.

Mittelmeernetz. Das mit 30. Juni abgelaufene Betriebsjahr 1896/97 ergab für die Gesellschaft gerade kein be-

sonders glänzendes, aber immerhin im ganzen ein befriedigendes finanzielles Ergebniss. Im Personenverkehre auf dem Hauptnetze ist eine Abnahme gegenüber dem Jahre 1895/96 zu konstatiren, welche der schlechten vorjährigen Reisesaison zuzuschreiben ist. Alle übrigen Zweige des Verkehrs wiesen Mehreinnahmen auf, wie aus der folgenden Zusammenstellung zu entnehmen ist:

	1896/97	1895/96	gegen 1895/96
Hauptnetz:			
Länge . . . . km	4 509	4 407	— 102
Personenverkehr L.	47 481 818,13	47 741 778,83	— 259 960,70
Gepäckverkehr „	2 422 196,45	2 339 103,78	+ 83 092,67
Eilgutverkehr . „	12 204 185,89	11 825 738,92	+ 378 446,97
Frachtgutverkehr „	61 471 712,36	60 146 180,53	+ 1 325 531,83
zusammen L.	123 579 912,83	122 052 802,06	+ 1 527 110,77
Nebennetz:			
Länge . . . . km	1 199	1 256	— 57
Personenverkehr L.	3 036 542,94	2 977 952,07	+ 58 590,87
Gepäckverkehr „	93 173,32	84 220,38	+ 8 952,94
Eilgutverkehr . „	570 400,71	537 256,28	+ 33 144,43
Frachtgutverkehr „	2 611 724,19	2 450 844,62	+ 160 879,57
zusammen L.	6 311 841,16	6 050 273,35	+ 261 567,81

Mithin bei einem Gesammtnetze von 5 708 km wurde eine Gesammteinnahme von 129 891 753,99 L. (gegen 128 103 075,41 L. im vergangenen Betriebsjahre) erzielt.

Adriatisches Netz. Mit dem 30. Juni 1896 schloss die Gesellschaft für die Italienischen Südbahnen (Adriatisches Netz) das I. Halbjahr des Betriebes 1897 mit folgenden, recht günstigen Ergebnissen:

	1897	1896	gegen 1896
Hauptnetz:			
Länge . . . . km	4 248	4 248	—
Personenverkehr L.	17 973 053,93	17 195 091,16	+ 777 962,72
Gepäckverkehr „	925 685,15	919 068,78	+ 6 616,37
Eilgutverkehr . „	5 528 049,92	5 223 470,09	+ 304 579,83
Frachtgutverkehr „	22 313 673,49	19 905 139,13	+ 2 408 534,36
Indirekte Einnahmen . . . . „	183 263,89	210 028,64	— 26 764,75
zusammen L.	46 923 726,38	43 452 797,80	+ 3 470 928,58
Nebennetz:			
Länge . . . . km	1 377	1 377	—
Personenverkehr L.	1 165 450,04	1 096 953,68	+ 68 496,36
Gepäckverkehr „	25 988,23	24 822,10	+ 1 166,13
Eilgutverkehr . „	432 157,70	386 038,06	+ 46 119,64
Frachtgutverkehr „	2 058 447,74	1 728 572,46	+ 329 875,46
Indirekte Einnahmen . . . . „	22 661,86	26 392,45	— 3 730,59
zusammen L.	3 704 705,57	3 262 778,75	+ 441 926,82
Gesammteinnahme . . „	50 628 431,95	46 715 576,55	+ 3 912 855,40

Gesetz über die Versorgungskassen des Personals der 3 grossen Italienischen Bahnnetze.

Es ist soeben der Text des neuen, vom Parlamente genehmigten Gesetzes über die vorläufige Ordnung der Wohlfahrtsinstitute der grossen Bahnen veröffentlicht worden. Wie bereits in Nr. 36 S. 321 d. Ztg. angedeutet wurde, bestimmt das neue Gesetz hauptsächlich folgendes:

1. Die Funktionen der bestehenden Kassen bleiben auf das bereits vor dem 1. Januar d. J. definitiv im Bahndienste befindliche Personal beschränkt.
2. Für die Angestellten, welche nach besagtem Zeitpunkte in den Dienst treten, müssen längstens bis 1. Januar 1898 neue Versorgungskassen gegründet sein und die Betriebsgesellschaften sind verpflichtet, die bezüglichen, durch ein Gesetz zu sanktionirenden Statuten auszuarbeiten und der Regierung vorzulegen.
3. Zur Hintanhaltung des Anwachsens des bestehenden Defizits von beiläufig 120 000 000 L. werden zu Gunsten der Kassen folgende Transportsteuern eingehoben:
   a) eine Abgabe von 1 % auf die Fahrpreise der gewöhnlichen und gemischten Züge für Entfernungen von über 20 km, eine solche von 5 % auf die Taxen der Eilzüge für Entfernungen von 20—30 km und von 10 % für grössere Entfernungen;
   b) eine Abgabe von 10 Cents. pro Tonne auf die Ladegebühren.

Die Einhebung dieser Abgabe hat für den Inlandsverkehr 3 Monate nach Veröffentlichung des Gesetzes und für den Auslandsverkehr 5 Monate nach diesem Zeitpunkt zu erfolgen und wird bis 31. Dezember 1898 dauern.

Da der Ertrag dieser neuen Steuer eben nur ausreicht, um eine Erhöhung des Defizits zu verhindern, nicht um dasselbe aus dem Wege zu räumen, wird die Regierung verpflichtet, innerhalb 6 Monaten dem Parlament einen Gesetzentwurf zur endgültigen Ordnung und Sicherstellung der Kassen zu unterbreiten.

Die durch das Gesetz besonders im Personenverkehre verursachte recht empfindsame Erhöhung der ohnehin schon hohen Tarife hat natürlich lebhafte Proteste in den betheiligten Kreisen hervorgerufen, und es ist zu wünschen, dass der Maassregel der transitorische Charakter gewahrt bleibe, und dass die Regierung andere Mittel und Wege finde, dem Defizite endgültig abzuhelfen.

Vergrösserungs- und Ergänzungsbauten in den verschiedenen Bahnhöfen von Turin und Genua.

Für Vergrösserungsbauten in den Bahnhöfen von Turin bewilligten der Italienische Staat und die Gemeinde Turin die die Summe von etwa 1 000 000 L., welche zum Ausbau des Aufnahmegebäudes der Station Porta Nuova, zur Verbindung der von Mailand und Turin kommenden Linien und zur Erweiterung der Geleiseanlagen der Stationen Porta Susa und Succursale und des Güterbahnhofes von Valdocco verwendet werden sollen.

Viel bedeutendere Arbeiten werden in den Hafenanlagen und Bahnhöfen von Genua zur Ausführung kommen, um dem äusserst fühlbaren Platzmangel auf das möglichste abzuhelfen. Für diese Arbeiten hat der Staat 18 000 000 L., die auf 18 Jahre vertheilt werden, genehmigt; davon sollen 4 000 000 L. zum Umbau der Station Piazza Principe, 3 000 000 L. zum Bau eines neuen Bahnhofes im Osten Genuas, in Bisagno, 2 600 000 L. zum Bau eines Tunnels, welcher die neue Station in Bisagno mit den Zufahrtslinien Genuas verbinden soll, 7 500 000 L. zur Vergrösserung der Lade- und Landungsbrücken und der übrigen Hafenanlagen dienen. Die Gemeinde Genua, der natürlich sehr viel daran liegt, dass die Arbeiten so rasch als möglich in Angriff genommen und zu Ende geführt werden, wird die zum Beginn und zur Beendigung der Arbeiten nöthigen Summen einstweilen vorschiessen.

Aus Spanien.

Madrid-Saragossa-Alicante-Eisenbahn im Jahre 1896.

Der Vertrag, den die Gesellschaft am 2. Juli 1896 mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten abgeschlossen, hat nicht die Genehmigung der Kortes erhalten. Seit Jahren haben die Spanischen Eisenbahngesellschaften eine ausserordentlich ernste Krise durchzumachen, da sie stets höher werdende Wechselkosten tragen müssen. Die Neigung des Wechselkurses hängt von vielfachen Ursachen ab: landwirthschaftlicher und Handels-Nothstand, Abbruch der Handelsverträge und die daraus folgende Wirthschaftspolitik, bedeutende Anforderungen des Staatsschatzes; hierzu kommen noch die Kriege, die das Land in den überseeischen Provinzen zur Vertheidigung der Unversehrtheit des Gebietes zu führen hat. Die Eisenbahngesellschaften sind die ersten Opfer dieser Lage, aber sie tragen nicht die Verantwortung dafür. In dem Wunsche, die verhängnissvollen Wirkungen dieser Lage möglichst abzuschwächen, hatte die Regierung eingewilligt, die verschiedenen Eisenbahnkonzessionen auf eine gemeinsame Endfrist festzusetzen, indem sie die durchschnittliche Dauer etwas verlängerte. Sie war zugleich geneigt, den Gesellschaften das Recht zur Erhebung mehrerer in anderen Ländern üblicher und auch auf einigen Spanischen Bahnen erhobener Nebengebühren, die in den meisten Bedingnissheften nicht genau festgesetzt sind, allgemein zuzugestehen. Ihrerseits bewilligten die Gesellschaften zu Gunsten von Ackerbau und Industrie bedeutende Ermässigungen der gesetzlichen Tarife und verzichteten auf die Vortheile, die sie bis dahin für die Einfuhr des zum Betriebe erforderlichen Materials genossen hatten.

Kaum war der Gesetzentwurf, betreffend die Genehmigung der Verträge, dem Senate vorgelegt, als man voraussehen konnte, dass sie lebhaftem Widerspruche begegnen würden. Die Gesellschaft glaubt gleichwohl, dass die Verträge dem Lande vortheilhaft waren und dass es ein in jeder Beziehung bedauerlicher Irrthum seitens eines Theiles der Kammern war, eine solche Haltung eingenommen und seitens der Regierung der Abänderung der Gegenparteien zugestimmt zu haben. Thatsächlich haben Senat und Abgeordnetenkammer Gesetze angenommen, welche durch Erhöhung der Zölle auf Eisenbahnmaterial sofort die Lasten der Gesellschaften erhöhten, welche dem Staatsschatz einen Theil der von den Eisenbahnen verlangten Nebengebühren zuwenden und den Gesellschaften die andern absprachen, welche endlich die Ver-

längerung der Konzessionen von der Verwirklichung einer riesigen Anleihe für den Staat abhängig machte, eine Anleihe, die bisher nur zum Theil hat ausgeführt werden können. So lange daher die Verlängerung der Konzessionen nicht bewilligt wird, ist die Lage der Gesellschaften durch das Gesetz vom 19. September 1896 in verschiedener Beziehung erschwert. Diese Lage erfordert daher eine ausserordentliche Vorsicht und gestattet nicht, irgend welchen Gewinn für 1896 zu vertheilen.

Die Betriebslänge betrug wie im Vorjahre 2 927 km, aber die Gesellschaft betreibt ausserdem die 15 km der Bergwerks-Zweigbahn von Cerro de Hierro und die 54 km der Strecke Baeza-Guesada, welche der Südspanischen Eisenbahngesellschaft gehört. Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und sonstigen Eilverkehr 18 291 532,66 Pes., aus dem Frachtgut- und Viehverkehr 39 674 828,60 Pes. und aus verschiedenen Quellen ausserhalb des Betriebes 513 163,31 Pes., im ganzen also 58 479 524,57 Pes. gegen 53 900 910,95 Pes. im Jahre 1895. Die Ausgaben beliefen sich für die allgemeine Verwaltung auf 2 502 598,43 Pes., für den Betriebsdienst auf 6 206 833,15 Pes., für die Bahnerhaltung und Bewachung auf 4 670 781,42 Pes. und für die Zugförderung und den Werkstättendienst auf 7 407 857,39 Pes., im ganzen also auf 20 788 070,39 Pes. gegen 21 561 845,25 Pes. im Vorjahre. An Ueberschuss verblieben demnach 37 691 454,18 Pes.; davon verzehrten die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 26 030 806,37 Pes., die Uebertragungsabgaben für Antheilscheine sowie die Zinszahlungskosten 372 287,76 Pes., der Wechselverlust im ganzen 7 795 425,58 Pesetas und die Aufsicht der Regierung 282 950 Pes. Es verblieb also ein verfügbarer Ueberschuss von 3 209 984,47 Pes. gegen nur 382 364,40 Pes. im Vorjahre.

Die Betriebseinnahmen sind um 4 614 846,81 Pes. gestiegen, die Einnahmen ausserhalb des Verkehrs um 36 233,19 Pes. zurückgegangen; an jener Steigerung war der Personen- und Eilverkehr mit 735 151,96 Pes. und der Frachtgutverkehr mit 3 879 694,85 Pes. betheiligt. Der Personenverkehr ergab 326 958 Pesetas mehr, davon entfielen aber 150 463 Pes. auf Truppensendungen. Die Wiederherstellung des guten Einvernehmens zwischen den Eisenbahngesellschaften und die infolge dessen geänderten Tarife haben eine bedeutende Rolle in der Entwickelung der Einnahmen des Frachtgutverkehrs gespielt. Andererseits hat die Ausfuhr der Eisenerze eine grosse Ausdehnung auf der Meridalinie erfahren, der Bleiverkehr hat sich gehalten und die Ernte von 1895 — ausnahmsweise reich an Getreide, Wein und Olivenöl — hat dem landwirthschaftlichen Verkehr während der ersten Monate des Jahres eine ganz besondere Lebhaftigkeit gegeben; diese Lebhaftigkeit hat leider angesichts der mittelmässigen Ernteergebnisse von 1896 aufgehört. Denn die Getreideernte ist in allen Gegenden der Halbinsel fast ganz ausgefallen; die Oelernte ist verloren; das Vieh hat infolge der fortwährenden Trockenheit eine starke Entwerthung erfahren; selbst der Wein ist zum Theil ausgefallen. Aus diesem Grunde sind die Einnahmen der ersten Monate des laufenden Jahres im Rückgang; doch sind die Saaten unter guten Bedingungen erfolgt und die Felder geben einen befriedigenden Anblick, so dass sich für die Ernte von 1897 bessere Aussichten eröffnen.

Andalusische Eisenbahn.

Die Hauptversammlung der Andalusischen und der Sevilla-Xeres-Cadix Schuldscheininhaber, welche dem Vertheidigungsausschuss beigetreten sind, hat am 26. Mai d. J. in Paris stattgefunden; es waren 1 240 Inhaber für 110 000 Schuldverschreibungen anwesend und fassten folgende Beschlüsse:

1. Die Versammlung ist der Ansicht, dass der Vergleich, so wie er von der Gesellschaft vorgeschlagen ist, unannehmbar und dass es zweckmässig ist, seine Ablehnung mit allen gütlichen und gerichtlichen Mitteln zu erstreben, wenn nicht ernstliche Aenderungen daran vorgenommen werden.

2. Die Versammlung legt unbedingt Verwahrung ein gegen das Vorgehen der Gesellschaft, welche den Betrag der fälligen Zinsen sogar in Pesetas an die Schuldscheininhaber nur dann zahlt, wenn sie dem Vergleich zustimmen und ihre Titel abstempeln lassen. Sie verwahrt sich zugleich gegen die Abstimmungen, welche die Gesellschaft Dank diesem ungesetzlichen Druckmittel erreichen kann, da dieses geeignet ist, vielen Schuldscheininhabern die Freiheit ihrer Entschliessung zu entreissen. Benachrichtigt davon, dass eine gerichtliche Klage von einem Schuldscheininhaber vor dem Seinegericht eingeleitet ist, ladet sie den Ausschuss ein, dem Kläger seine volle Unterstützung zu gewähren.

3. Die Versammlung ist der Ansicht, dass es zweckmässig sei, eine Klage zu dem Zweck anzustrengen, um den vorgeschlagenen Vergleich, da er nicht in die besonderen Bedingungen des Art. 3 des Gesetzes vom 19. September 1896 eintritt, sowie aus allen anderen Gründen der Form und des Inhalts für nichtig erklären zu lassen, und ferner nöthigenfalls in dem gegenwärtig zu diesem Zweck vor den Spanischen Gerichten schwebenden Rechtsstreit mitzuwirken.

4. Die Versammlung genehmigt das Vorgehen des Ausschusses und ladet ihn ein, sich alle angemessene Mitwirkung bei der Vertheidigung der gemeinsamen Interessen zu Nutze zu machen und besonders die Hilfe der öffentlichen Gewalten in Frankreich und Spanien zu erwirken.

Strassenbahnen von Madrid und Spanien im Jahre 1896.

Nach Abzug aller Lasten und Abschreibungen schloss die Jahresrechnung von 1896 mit einem Ueberschuss von 13 378 Frcs., der auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Der Wechselverlust belief sich im Berichtsjahre auf 38 306 Frcs.

Aus Afrika.

Aegypten.

Der Khedive hat im März 1896 an John Birch & Cie die Konzession für den Bau von leichten Bahnen, die in den Provinzen Gharkieh und Beherah, den beiden bedeutendsten des Nildeltas auf den bestehenden oder noch zu bauenden Strassen herzustellen sind, ertheilt; die Vorarbeiten sind für 248 Meilen angefertigt. Zur Verwerthung dieser Konzession hat sich die „Egyptian Delta light railways company“ gebildet; das Grundkapital besteht aus 280 000 £ und zerfällt in 21 000 Stück 5,5 % Vorzugs-Antheilscheine und 7 000 Stamm-Antheilscheine von je 10 £. Beide Arten von Antheilscheinen wurden von Arbuthnot, Latham & Cie in London zum Nennwerth ausgegeben; dasselbe Bankhaus brachte auch 1 700 Stück 4 % Schuldverschreibungen von je 100 £, die zum Nennwerth nach 50 Jahren oder vorher zu 103 % zurückzuzahlen sind, auf den Markt. Vom Jahre 1903 ab wird eine besondere Rechnung eröffnet, die bestimmt ist, zu angemessener Zeit das zur Rückzahlung erforderliche Geld zu liefern. Nach den Bestimmungen der Konzession muss die Gesellschaft zum Bau und Betriebe Aegyptisch sein, die Gesellschaft hat das erforderliche Geld aufzubringen, während Birch & Cie für Zubringung der Konzession 70 000 £ in Stamm-Antheilscheinen erhalten. Die Konzession gibt das ausschliessliche Recht zum Bau leichter Bahnen, zum landwirthschaftlichen Betrieb usw. Die Zugförderung muss mechanisch sein, entweder durch Dampf oder durch Elektrizität. Die Regierung gewährleistet eine jährliche Einnahme von 36 £ für 1 km (58 £ für die Meile); wenn die Einnahmen 225 £ jährlich für 1 km übersteigen, so erhält die Regierung die Hälfte des Ueberschusses. Das Grund- und Anleihekapital darf 1 200 £ für 1 km (1 932 £ für die Meile) nicht übersteigen. Die Regierung hat ausserdem an eine einheimische Gesellschaft die Konzession für den Bau einer landwirthschaftlichen Kleinbahn gleicher Art bewilligt.

Nach dem Geschäftsbericht der Suezkanal-Gesellschaft waren die Einnahmen im Jahre 1896 um 1 466 407 Frcs. höher als im Vorjahre, aber diese Einnahmevermehrung rührt keineswegs von einer regelmässigen und gewöhnlichen Entwickelung des Verkehrs mit dem Orient her; denn das Jahr 1896 war für die östlichen Märkte ungünstig, besonders für Indien, bei dem sich noch jetzt die Nachwirkung der Hungersnoth und der Handelsstockung fühlbar macht. Wenn die Einnahmen gleichwohl gegenüber 1895 im Fortschritt sind, so wurde das durch den aussergewöhnlichen Truppenverkehr infolge des Italienischen Krieges in Erythräa veranlasst; ohne diesen Verkehr hätten die Durchfuhreinnahmen einen Rückgang von etwa 600 000 Frcs. erfahren. Die Einnahmen aus anderen Quellen als dem Verkehr zeigten indessen eine Zunahme von 53 661 Frcs. Die Ausgaben stiegen um 278 498 Frcs.; die Mehrausgabe bezog sich fast ausschliesslich auf die Gesellschaftslasten, die sich aus den für die Verbesserungsbauten bestimmten Anleihen ergaben. Der Reinertrag zeigte eine Zunahme von 1 241 570 Frcs. gegenüber dem Vorjahre.

Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf 82 223 855 Frcs.; davon waren abzuziehen die Ausgaben jeder Art einschliesslich der 5 % Verzinsung und Tilgung des Kapitals, der Verzinsung und Tilgung der Anleihe für Verbesserungsbauten und 1 548 641 Francs für Erneuerung von Betriebsmitteln und für Neubauten, zusammen 37 714 034 Frcs. Von den verbleibenden 44 509 821 Frcs. waren 1 335 265 Frcs. den gesetzlichen Rücklagen und 890 176 Frcs. den besonderen Rücklagen zuzuführen, so dass 42 284 380 Frcs. verfügbar blieben; der Zins nebst Gewinn der Antheilscheine betrug im ganzen 100,053 Frcs. oder nach Abzug der Steuer 92,50 Frcs. Die Gesellschaft hielt es für vorsichtig, den Gewinn nicht höher als im Vorjahre festzusetzen und dafür eine besondere Rücklage zu bilden, aus der nöthigenfalls der Gewinn des laufenden Jahres erhöht werden kann.

Ueber den Handelsverkehr in Ostasien und Australien bemerkt der Bericht: Es fehlte gar sehr an Erzeugnissen und Rohstoffen, um Rückfrachten zu sichern; dagegen war der Ausgangsverkehr infolge guter Nachfrage nach Manufakturwaaren, besonders Maschinen und Eisenbahnmaterial in Ostasien und

Australien, verhältnissmässig rege; so umfassten die Englischen Ladungen allein 930 000 t gegen 688 000 t im Vorjahre. Leider hat die geringere Nachfrage nach Englischen Kohlen in Indien die bei den Manufakturwaaren eingetretene Vermehrung wieder aufgehoben. Ausserdem ist die Rückfracht derartig gesunken, dass verschiedene Rheder es angesichts der Nachfrage nach Schiffsräumen in Europa vorgezogen haben, ihre Schiffe mit Ballast zurückkehren zu lassen, als den ihnen für Beförderung von Waaren nach Nordeuropäischen Häfen gebotenen lächerlichen Frachtsatz anzunehmen. Im Januar 1896 betrug die Fracht von Bombay nach Europa etwa 16,25 Frcs.; sie sank schrittweise auf 7,50 Frcs. und in gewissen Fällen haben die Rheder 4,37 Frcs. und sogar 3,12 Frcs. für Beförderung einer Tonne Waare nach England annehmen müssen. In Kalkutta sind die Frachten von 25 auf 9,37 Frcs. gesunken; in den Häfen Birmas von 28,12 auf 15,62 Frcs.; in Kurrachee von 16,85 auf 9,37 Frcs.; an der Madrasküste von 32,80 auf 21,25 Frcs.; in Java und Manila von 31,25 auf 25 Frcs. Endlich veranlasste die im Oktober in Bombay und im Dezember in Kurrachee ausgebrochene Pest strenge Absperrungen und die eingetretene Hungersnoth verschärfte noch die Lage. Diese Lage dauerte noch während der ersten Monate des Jahres 1897, obgleich man annehmen darf, dass der Nothstand seinen Höhepunkt überschritten hat und sich abzuschwächen scheint.

Dank den seit 1887 verfolgten Verbesserungen befindet sich der Kanal in solchem Schiffbarkeitszustande, dass er Schiffen von stärkstem Tonnengehalt jede Sicherheit bietet; neuerdings sind die Dampfer „Friedrich der Grosse" und „Barbarossa" vom Norddeutschen Lloyd, die 160 m lang und 18 m breit sind, mehr als 10 000 t Messgehalt haben und zu den grössten Handelsschiffen der Welt gehören, durch den Kanal gefahren; die Durchfahrt des „Barbarossa" vollzog sich in 15 Stunden 52 Minuten. Schliesslich hat der Verwaltungsrath um die Ermächtigung nachgesucht, auf die Errichtung eines Denkmals für Ferdinand de Lesseps in Port Saïd die Summe von 250 000 Frcs. verwenden zu dürfen.

Südafrikanische Republik.

Zum Bau und Betriebe einer von Pretoria nordwärts nach Pietersburg (etwa 250 km) gehenden Eisenbahn hat sich die Pretoria-Pietersburg railway company in London gebildet. Das Grundkapital beträgt 500 000 £ und zerfällt in Antheilscheine von je 10 £; 30 000 Antheilscheine wurden von der Regierung der Südafrikanischen Republik gezeichnet und voll eingezahlt, 500 wurden als Bezahlung der Konzession gegeben und der Rest wurde in London gezeichnet und eingezahlt. Ausserdem hat die Gesellschaft 250 000 £ 4 % Schuldverschreibungen von je 100 £ zum Kurse von 98 % zur Zeichnung auflegen lassen. Nach der Konzession kann die Gesellschaft bis 1 000 000 £ Schuldverschreibungen, die vom Staate gewährleistet sind, ausgeben; diese Schuldverschreibungen sind vom Jahre 1905 ab innerhalb 50 Jahren auszuloosen und zurückzuzahlen. Diese Bahn wird die fruchtbarsten Theile von Transvaal, die in den Bezirken Waterberg und Zoutpansberg liegen, erschliessen und zugleich die Ausbeutung der Goldgruben dieser Gegenden erleichtern.

Britisch-Ostafrika.

An der Ugandabahn wird rastlos gearbeitet; leider sind die klimatischen Verhältnisse im Bahngebiet äusserst ungünstig und zahlreiche Menschenleben fallen der Malaria zur Beute. Nach dem neuesten amtlichen Bericht sind die Schienen auf einer Strecke von 60 Englischen Meilen gelegt, während die Erdarbeiten noch 5 Meilen weiter ausgeführt sind; angesichts der schwierigen Verhältnisse ist dies in etwa 1½ Jahren erzielte Ergebniss recht ansehnlich. Der Bau ist übrigens billiger als anfänglich vermuthet wurde; abgesehen von dem aus England bezogenen Eisenbahn- und Werkzeugmaterial beliefen sich die Gesammtkosten der Bahn bis Ende März d. J. auf etwa 180 000 £. Am kostspieligsten ist die Beseitigung des Pflanzenwuchses; stellenweise ist Rohr und Buschholz so dicht, dass man einen ganzen Tag braucht, um eine Strecke von 100 m zu säubern. Man hofft, nach Erreichung der Hochebene leichtere Arbeit zu haben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Strecke Münster-Hamm belegene Station Mersch erhält vom 10. August d. J. ab den Namen „Mersch in Westf."

Münster, den 30. Juli 1897. (1660)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Der Fahrplan der Neubaustrecken Rippach - Poserna - Plagwitz - Lindenau bezw. Lausen-Markranstädt ist bezüglich einzelner Züge wie folgt abgeändert:

Zug 312 verkehrt 2 Minuten später,
Zug 311 dagegen 2 Minuten früher,
Zug 318 fährt ab Plagwitz-Lindenau 7.21.

Die Züge 316 und 315 verkehren 6 Minuten früher, Zug 322 dagegen von Plagwitz-Lindenau 4 und von Lausen 17 Minuten später.

Erfurt, im Juli 1897. (1661)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Vom 31. Juli bis voraussichtlich 6. August d. J. ist infolge bedeutender Dammrutschungen an der Boberbrücke bei Oberleschen der Durchgangsverkehr auf der Strecke von Liegnitz bis Sagan eingestellt. Die Schnellzüge 5, 6 und 8 verkehren über Kohlfurt anstatt über Sagan. Zwischen Liegnitz und Oberleschen einerseits, Sagan und Mallmitz andererseits ist Lokalverkehr eingerichtet. Bekanntmachung der Fahrpläne erfolgt durch die betheiligten Stationen. (1662)

Sächsische Staatseisenbahnen. Infolge Hochwassers sind die Linien
Dresden - Werdau zwischen Dresden u. Klingenberg,
sowie zwischen Falkenau u. Flöha,
Dresden - Bodenbach zwischen Pirna u. Schandau,
Schandau-Neustadt zwischen Schandau u. Kohlmühle,
Reitzenhain-Flöha zwischen Reifland u. Pockau-Lengefeld,
Chemnitz - Stollberg zwischen Altchemnitz u. Harthau,
Zittau-Reichenberg zwischen Weisskirchen u. Kratzau,
Zittau-Nikrisch zwischen Hirschfelde u. Rohnau,
Annaberg - Flöha zwischen Wilischthal u. Scharfenstein,
Pirna-Berggiesshübel und
Pirna-Grosscotta
vom 30. bezw. 31. v. Mts. ab bis auf weiteres für den Güterverkehr unfahrbar. Der Personenverkehr wird mit Ausnahme der Linie Dresden-Werdau durch Umsteigen aufrecht erhalten.

Dresden, am 2. August 1897. (1663)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Vom 1. August bis voraussichtlich 7. August d. J. ist infolge von Dammrutschungen an der Quaisbrücke zwischen Sagan und Mallmitz der Durchgangsverkehr auf der Strecke von Liegnitz bis Sommerfeld eingestellt. Schnellzüge 3, 5, 6 und 8 verkehren über Kohlfurt anstatt über Sagan. Zwischen Liegnitz und Oberleschen einerseits, Sommerfeld und Sagan andererseits ist Lokalverkehr eingerichtet. Station Mallmitz ist infolge der Dammbrüche am Bober und am Quais vom Verkehr gänzlich abgeschnitten. (1664)

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. Wegen durch Hochwasser hervorgerufener Schäden musste der Gesammtverkehr auf unseren Strecken: Böhm.-Leipa - Tannenberg, Böhm.-Kamnitz - Tannenberg und Röhrsdorf-Zwickau vom 30. Juli l. J. Morgens an bis auf weiteres eingestellt werden.

Prag, den 30 Juli 1897. (1665)

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Infolge weiterer Beschädigungen des Bahnkörpers und der Objekte am 31. Juli l. J. musste der Gesammtverkehr in unseren Strecken Bodenbach-Bensen-B.-Leipa und Bensen-Böhm.-Kamnitz bis auf weiteres eingestellt werden.

Prag, den 31. Juli 1897. (1666)

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Wegen Dammrutschungen infolge anhaltender Regengüsse musste der Gesammtverkehr in den Strecken Hannsdorf-Ziegenhals, Niederlindewiese-Heinersdorf und Niklasdorf-Zuckmantel auf circa 3 Tage eingestellt werden.

Olmütz, den 30. Juli 1897. (1667)
K. K. Staatsbahndirektion.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Infolge Hochwassers musste am 30. Juli der Güterverkehr in der Strecke Eisenbrod-Tannwald-Schumburg, Unter-Morchenstern-Tannwald-Schumburg und der Gesammtverkehr in der Strecke Morchenstern-Josefsthal-Max-

dorf eingestellt werden. Die Dauer der Störung ist unbekannt.
Wien, am 1. August 1897. (1668)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Infolge Hochwassers musste der gesammte Verkehr am 29. Juli in der Strecke Starkenbach-Arnau und der Güterverkehr am 30. Juli in der Strecke Skowitz-Zawratetz eingestellt werden.
Die Dauer der Störung ist unbekannt.
Wien, am 1. August 1897. (1669)

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Am 31. Juli l. J. wurde auch wegen Hochwassers der Betrieb auf unserem Elbeumschlagsplatz in Tetschen eingestellt.
Der Betrieb auf unserer Strecke B. Leipa-Tannenberg wurde am 31. Juli l. J. Abends wieder aufgenommen.
Prag, den 1. August 1897. (1670)

Rumänische Staatsbahnen. Infolge von Hochwasser war der Güterverkehr auf folgende Linien unterbrochen, und zwar:

1. Bals-Pelesti . . . vom 16./5. bis inkl. 6./6.,
2. Filias-T.-Jiu . . . „ 15./5. „ „ 22./5.,
3. Vladuleni - Romula . . . . „ 16./5. „ „ 22./5.,
4. Palota - Verciorova . . . . „ 7./6. „ „ 12. 6.,
5. Dragasani - R.-Valcea . . . . . . „ 1./6. „ „ 5./6.,
6. Costesti-T.-Magurele . . . . . . „ 15./6. „ „ 23./6.,
7. Adjud-T.-Ocna . „ 25./5 „ „ 1./6.,
8. Gugesti-Sihlea . „ 1./6. „ „ 7./6. u.
   „ „ „ 11./6. „ „ 18./6.,
9. Ploesti-Buzeu . „ 10./6. „ „ 20./6.,
10. Fetesti-Saligny „ 12./6. „ „ 18./6. u.
   „ „ „ 20./6. „ „ 23./6.,
11. Comarnic - V.-Larga . . . . „ 11./6. „ „ 14./6.,
12. Muncel-Bolhasca „ 10./6. „ „ 14./6.,
13. Leorda-Dorohoi „ 1./6. „ „ 5./6.,
14. Buzeu-Faurei . „ 2./6. „ „ 8./6.,
15. Tecuci-Vaslui . „ 1./6. „ „ 6./6.,
16. Golesci-C. Lung „ 11./6. „ „ 15./6.,
17. Pascani-Ruginosa „ 26./6. „ „ 29./6.,
18. Redui-Dorohoi . „ 24./6. „ „ 2./7.,
19. Barbosi-Braila . „ 25./6. „ „ 8./7.,
20. Cerna-Voda-Saligny . . . . „ 24./6. „ „ 7./7.,
21. Fetesti-Constanta „ 24./6. „ „ 28./6.,
22. Cucuteni-Movileni . . . . „ 3./7. „ „ 8./7.,
23. Barbosi-Galati . „ 29./6. „ „ 8./7.

Unter Bezugnahme auf § 11 Abs. 4 des Uebereinkommens für gegenseitige Wagenberechnung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir Vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.
Bukarest, den 31. Juli 1897. (1671)

5. Verkehrswiederaufnahme.

Königl. Serb. Staatsbahnen. Der seit 16. Juni d. J. zwischen unseren Stationen Stalatz und Djunis der Linie Belgrad-Nisch unterbrochene Frachtenverkehr, infolge Unfahrbarkeit des Stalatzer Tunnels ist von morgen den 25. Juli d. J. angefangen wieder eröffnet.
Alle fremden Bahnen können daher ihre Fracht für unsere Stationen, u. zw. in der Richtung Belgrad-Nisch über Stalatz und aus der Gegenrichtung über Djunis hinaus, nach wie vor, zur Aufgabe bringen.
Da aber beim Stalatzer Tunnel alle Frachtgüter umgeladen werden müssen, so dürfen deren Dimensionen, um denselben anstandslos passiren zu können, nicht grösser sein als: 1 m 10 cm Höhe, 85 cm Breite und 4 m 40 cm Länge.
Der Wagenverkehr durch den Tunnel, ist seit 16. Juni sistirt. (1672)
Belgrad, den 12./24. Juli 1897.

6. Güterverkehr.

Am 15. August 1897 wird die an der Bahnstrecke Posen-Jarotschin zwischen den Stationen Gondek und Pierschno gelegene Haltestelle Dachowo auch für den Eilgutverkehr eröffnet.
Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen.
Posen, den 29. Juli 1897. (1673)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg. Im Saarkohlentarif Nr. 7 vom 1. April d. J. sind folgende Berichtigungen vorgenommen worden:

	von *M.*	auf *M.*
1. Kreuzgraben-Beimerstetten	0,85	0,80
2. Kohlwald-Gingen bei Geislingen	0,76	0,71
3. Kreuzgraben - Giengen a. Brenz	0,74	0,86
4. Kreuzgraben - Gingen bei Geislingen	0,81	0,74

Die Berichtigung zu 3 erhält jedoch erst Wirksamkeit vom 15. September d. J. ab. (1674)
St. Johann-Saarbrücken, den 30. Juli 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessisch-Pfälzischer Gütertarif. Die Station Eichelsdorf (Oberhessen) wird mit Wirkung vom 1. August d. J. in den direkten Tarif für den obigen Verkehr aufgenommen.
Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.
Frankfurt a/M., den 30. Juli 1897. (1675)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. treten ermässigte Frachtsätze für Stammholz in Ladungen von 10000 kg von Deggendorf, Regensburg und Passau nach Rheinisch-Westfälischen Stationen in Kraft. Das Nähere ist im hiesigen Verkehrsbüreau zu erfahren.
Köln, den 27. Juli 1897. (1676)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August d. J. werden Ausnahmefrachtsätze für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkies-Abbrände) zur Entzinkung von bestimmten Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Hannover, Köln und Mainz nach den Stationen Hochfeld B. M., Homberg und Fürfurt eingeführt. Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.
Elberfeld, den 27. Juli 1897. (1677)
Königliche Eisenbahndirektion.
zugleich für die übrigen Verwaltungen

Französisch - Belgisch - Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Zum Gütertarif, Theil I, Reglement vom 1. Januar 1893, tritt am 1. August d. J. der Nachtrag 2 in Kraft. Er enthält Ergänzungen und Aenderungen der Ausführungs- und Zusatzbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen. Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung, von welcher der Nachtrag auch bezogen werden kann.
Köln, den 29. Juli 1897. (1678)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Niederländischer Verband. Heft 5. Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. wird die Station Cranzahl der Sächsischen Staatsbahnen mit direkten Frachtsätzen in den Verbandsverkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.
Elberfeld, den 28. Juli 1897. (1679)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Linie Spiez-Erlenbach tritt zu dem auch für den Verkehr zwischen den Badischen Stationen Basel und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen andererseits gültigen Reglement und Tarif für den Transport von lebenden Thieren auf den Schweizerischen Bahnen der IV. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Spiez-Erlenbach-Bahn.
Karlsruhe, den 29. Juli 1897. (1680)
Generaldirektion.

Mitteldeutscher Verbands - Güterverkehr. Am 1. August d. J. wird die Station Eichelsdorf des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den oben bezeichneten Verkehr mit den Stationen der Reichseisenbahnen sowie der Badischen und Württembergischen Staatseisenbahnen — Tarifhefte 2b, 3 und 6 — einbezogen.
Der Frachtberechnung sind die um 8 km erhöhten Entfernungen der Station Nidda zu Grunde zu legen.
Erfurt, den 27. Juli 1897. (1681)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Niederländischer Holzverkehr. Am 1. August d. Js. gelangen ermässigte Frachtsätze für Holz von Kelheim nach Haarlem, Velsen und Warmerveer zur Einführung.
Näheren Aufschluss ertheilen die Abfertigungsstellen. (1682)
München, den 25. Juli 1897.
Namens der betheiligten Verwaltungen.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. gelangen für die Beförderung von Mauer- und Dachziegeln (Pfannziegel), Backsteinen sämmtlich aus Lehm, ab Attnang Puchheim und Vöcklabruck nach den Stationen der Strecke Freilassing-Berchtesgaden Ausnahmefrachtsätze zur Einführung. (1683)
München im Juli 1897.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch Ungarisch Bayerischer Gütertarif. Mit Wirksamkeit vom 15 August l. J. wird die Station Eisenärzt in den Gütertarif Theil IV Heft I vom 1. Januar 1894 einbezogen.
München, im Juli 1897. (1684)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897. Mit Gültigkeit vom 1. August 1897 gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält die Neuaufnahme mehrerer Stationen, die Neuaufnahme und Ergänzung einiger Ausnahmetarife und bringt neben Frachtermässigungen auch einige unbedeutende Frachterhöhungen mit sich, welch' letztere erst ab 16. September 1897 in Kraft treten. (1685)
München, im Juli 1897.
Namens der betheiligten Verwaltungen.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Verbands-Gütertarif. Die im vorgenannten **Tarife** enthaltenen Stationsfrachtsätze

für Salzburg einerseits und Altona, Bremen, Hamburg H., Harburg H., Lübeck andererseits, sowie die Sätze des Ausnahmetarifs 9a für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art nach und von Salzburg werden zum 1. August d. J., soweit indess Erhöhungen damit verbunden sind, erst zum 15. September d. J. durch anderweite ersetzt.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren. (1686)

Hannover, den 31. Juli 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden die Artikel „Torfstreu" und „Torfmüll" in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unseres Binnen-Gütertarifs, Theil II vom 1. Juni 1895 aufgenommen. Die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen findet auf diese Artikel keine Anwendung.

Strassburg, den 28. Juli 1897. (1687)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Positionen a—f des Berichtigungsblattes zum Nachtrag 1 vom 17. Mai d. J. zum Gruppentarif VI treten am 1. August d. J. ausser Kraft.

Näheres ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 30. Juli 1897. (1688)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897. Mit Gültigkeit vom 1. August 1897 gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält die Neuaufnahme von Stationen, sowie Neuaufnahme und Ergänzung von Ausnahmetarifen.

Insoweit hinsichtlich der Bestimmungen zu den Ausnahmetarifen Nr. 5c und 13 Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis zum 15. September 1897 in Kraft.

München, im Juli 1897. (1689)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896. Mit Gültigkeit vom 1. August 1897 gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält die Neuaufnahme mehrerer Stationen, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. Neben einigen Frachtermässigungen tritt auch für die Verkehrsbeziehung Pasing - Türkismühle eine Frachterhöhung ein. Für diese bleiben jedoch die seitherigen Frachtsätze bis zum 15. September 1897 in Kraft.

München, im Juli 1897. (1690)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. Mit Gültigkeit vom 1. August 1897 gelangen für folgende zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer: Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis 1,5 m Länge bei Aufgabe von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen die Frachtsätze des Rohstofftarifs, Ausnahmetarif Nr. 5 zur Einführung.

Die Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht finden auf die genannten Artikel keine Anwendung.

Die Ausnahmefrachtsätze für Grubenholz gelten im Verkehr mit sämmtlichen Verbandstationen, ebenso die mit Tarifanzeiger Nr. 13 vom 31. März d. J. unter Nr. 25208 III veröffentlichten Ausnahmefrachtsätze für Gaskokes, wenn von Gasanstalten versandt.

München, im Juli 1897. (1691)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 11. Juni d. J. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die für den 1. August d. J. in Aussicht genommene Einführung der Neuausgabe des besonderen Eilguttarifs für den Verkehr einiger diesseitiger Stationen mit London (South-Eastern Bahn) über Ostende-Dover (Basel ausgenommen) sowie Antwerpen und Ostende (auch für Basel) auf 1. September d. J. verschoben worden ist.

Strassburg, den 29. Juli 1897. (1692)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grenzverkehr Russland - Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee - Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach. Anwendung der Frachtsätze für Bregenz transit. Mit Gültigkeit vom 1. September 1897 finden die Frachtsätze des Tarifes für den obenbezeichneten Verkehr auf Sendungen ab Schweizerischen Stationen und weiterher, welche an einen Empfänger in Bregenz adressirt sind und ab da mit neuen Frachtbriefen nach Szczakowa transit aufgegeben werden, im Kartirungswege Anwendung, wenn die Schweizerische Provenienz der Sendungen durch die von den Bahnorganen in Szczakowa vorzunehmende Vergleichung der Zollbegleitscheine mit den Frachtbriefen konstatirt erscheint.

Wien, am 29. Juli 1897. (1693)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

7. Verdingungen.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger Nr. 54 für das Jahr 1897 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von vier Lokomotiv-Drehscheiben von je 16,076 m Nutzlänge für den diesseitigen Verwaltungsbezirk verdungen werden. Verdingungsanschlag, Bedingungen etc. und 4 Blatt Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 2 ℳ von uns zu beziehen. Werden ausserdem die Zeichnungen Blatt 34, 35 und 37 bis 40 gewünscht, so sind im ganzen 5 ℳ einzusenden.

Die Angebote sind bis zum 12. August d. J. Mittags 12 Uhr versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude Zimmer 192 stattfinden. Der Zuschlag erfolgt binnen 3 Wochen nach Ablauf des Verdingungstages.

Bromberg, den 28. Juli 1897. (1694)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Anlieferung von 10000 Winkellaschen aus Flusseisen im Gesammtgewicht von ca. 165000 kg.

Zeichnung und Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Versiegelte mit der Aufschrift „Lieferung von Laschen" versehene Angebote sind bis zum 14. August d. J. Vormittags 10½ Uhr an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

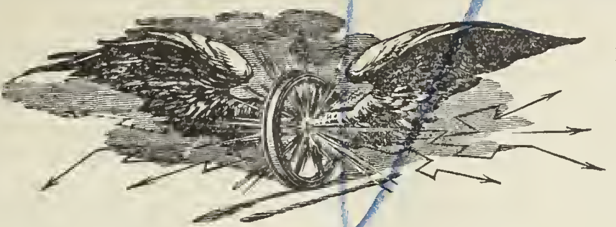
Darmstadt, den 27. Juli 1897. (1695)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 61. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 7. August 1897.

Inhalt:

Venezuela und die Grosse Venezuelabahn.

Der Deutsche Reichstagsabgeordnete Professor Dr. Paasche hat Venezuela in seinen Reiseskizzen (Magdeburg b. Rathke 1894) beschrieben. Er bestätigt, dass das Land durch seinen natürlichen Reichthum grosser Entwickelung fähig ist und in letzter Zeit vermittelst fremder Kapitalien und Intelligenz grosse Fortschritte gemacht hat. Die Lage seiner Finanzen hält er für eine durchaus gesunde. Die Summe der Staatsschulden ist minimal; sie betrug 1890 rund 22 000 000 D., die Zinsenlast 743 560 D., während die Einnahmen 8 650 000 D. betrugen.

Die eigentlichen Quellen des Reichthums liegen in den Kulturen der fruchtbaren Thäler und Gehänge der Gebirge, welche die Grosse Venezuela-Eisenbahn aufschliesst. Nicht weniger als 140 000 ha Land sind mit Kaffee bepflanzt, dessen Qualität vorzüglich ist. Nächst Brasilien liefert Venezuela den meisten Kaffee. Die Unkosten schätzt man für den Sack = 110 Pfund auf 5,5 D., während der Verkaufspreis 20 D. überschreitet. In den tropischen Distrikten, bis 500 m Höhe, wächst vorzüglicher Kakao, wovon 1884 bereits 9 000 000 kg gewonnen wurden, und fremde Kapitalisten wenden sich gern dem lohnenden Bau von Kaffee und Kakao zu. Unter ihnen werden die Deutschen gern gesehen und hoch geachtet. In den grossen Städten hört man überall die Deutsche Sprache. An Deutschem Kapital arbeiten im Lande wenigstens 120 000 000 ℳ, ohne dasjenige, welches die Grosse Venezuela-Eisenbahn brachte. Deutsche Firmen beziehen die Waaren von Deutschland und weisen auf Hamburger und Bremer Exportindustrie hin; sie erobern den Markt für Deutsche Produkte und bringen das gewonnene Kapital nach Deutschland. In Droguen und Chemikalien beherrscht Deutschland den Markt und bietet durch Solidität den Amerikanern die Spitze. Besondere Anerkennung und Bewunderung haben sich aber die Deutschen durch die von der Diskontogesellschaft in Berlin und der Norddeutschen Bank in Hamburg ausgeführte Eisenbahn erworben, die Carácas mit Valencia verbindet, den hoffnungsreichsten und fruchtbarsten Theil des Landes auf dem kürzesten und schwierigsten Wege über das Gebirge von Los Teques und La Vittoria aufschliesst und die ungeheuren Terrainschwierigkeiten spielend überwindet, um von La Vittoria bis Valencia in der fruchtbarsten Ebene ohne besondere Schwierigkeiten zu verlaufen. Bis zu dem beliebten Sommeraufenthalt Antimano führt die Bahn am Ufer des Flusses Guaire durch üppige Zucker- und Malochefelder, von Antimano bis Los Teques steigt sie bedeutend und windet sich durch Kaffeeplantagen, Tunnel und Einschnitte in überaus malerischer Gegend; reizende Bahnhofsanlagen, im Gegensatz zu den Amerikanischen Bahnhöfen, sind geschaffen, deren entzückende Gärten besonders anheimeln. Bei 1 250 m Höhe erreicht die Bahn den Kamm des Gebirges, den sie

mittelst Tunnels durchbricht. Erst hier beginnt die schwierigste und grossartigste Strecke in wildem Gebirgslande, an steilen Hängen über Schluchten, wo die Bergströme in endlosen Windungen sich den Weg nach der Tiefe suchen. Schon das Aufsuchen und Festlegen der Linie war eine geistvolle und unendlich mühsame Arbeit, denn dort hörte jeder Verkehr auf. Wilde undurchdringliche Urwälder bedeckten die Berge, bevölkert mit wilden Thieren aller Art. Kein Saumpfad erleichterte dem kühnen Techniker das Vordringen. Auf dem Rücken der Packthiere mussten die zahllosen eisernen Brücken, in Theile zerlegt, an die Baustellen gebracht werden. Nicht weniger als 85 Tunnel sind durch lockeren Gneis getrieben und 103 eiserne Brücken und Viadukte auf der kurzen Strecke erbaut. Das verwitterte Gestein erschwerte die Arbeit unendlich; brauchbare Bausteine fanden sich fast gar nicht, keine zur Bettung des Oberbaues. All' die Fundamente, bis zu 75 m hohe Pfeiler und Widerlager der Brücken und die Ausmauerung der Tunnel mussten aus Deutschem Cement hergestellt werden, der von Maulthieren über die Gebirge geschleppt wurde. Um die Oberbaumaterialien über Thäler zu bringen und schneller zu bauen, hatte man ein Drahtseil mit 1 700 m Spannweite und 240 m Gefälle gespannt, an welchem die Schienen und anderes Bahnmaterial herabgelassen wurden. 230 m unter dem Seil rauschte der Fluss des Waldes. Es war ein kühnes Unternehmen, das von dem Wagmuth und der technischen Kenntniss der Deutschen Ingenieure Zeugniss gab. Hunderte von Italienern, neben einer grossen Zahl Trinidader Neger, verrichteten die Arbeiten unter Deutscher Leitung, während die Venezolaner zu den schwierigen Arbeiten kaum zu bewegen waren. Vergleicht man diese Bahn in Betreff der Solidität und Trefflichkeit der Arbeit und des Betriebes mit den anderen Bahnen des Landes, so muss sie als beste und gediegenste selbst von Deutschenhassern anerkannt werden. Und sie wird es auch. Das Verfahren, sich für unsolide Arbeit ausserordentliche Preise zahlen zu lassen, das viele zu Bahnbauten in exotischen Ländern, die nach ihrer Ansicht geschäftlich besonders behandelt werden müssten, treibt, haben freilich die Deutschen nicht verstanden. Eine derartige Routine, die den in überseeischen Dingen erfahreneren Nationen gewiss nicht mangelt, entspricht vorläufig noch zu wenig dem Deutschen Wesen.

Venezuela ist auch heute noch arm an Eisenbahnen, die dem entwickelungsfähigen Lande bei dem Mangel sonstiger leistungsfähiger Verkehrsstrassen zwischen dem Meere und dem Orinóco und dessen wichtigeren Nebenflüssen dringend Noth thäten. 1869 wurde eine rein örtlichen bergbaulichen Interessen dienende Bahn von Tucacas nach Aróa gebaut, die später bis Barquicimeto weitergeführt wurde. Im Interesse des allgemeinen Verkehrs lag es indessen in erster Linie, die Hauptsadt des Landes Carácas mit ihrem Hafenort La Guaira zu verbinden. 1883 wurde die Verbindung, von Engländern erbaut, dem Betriebe übergeben. Die Bahn hat nur 90 cm Spurweite. Von der Schwierigkeit des Baues legt um so mehr der Umstand Zeugniss ab, dass die Bahn zur Ueberwindung der nach der Luftlinie nur 9 km betragenden Entfernung zwischen den beiden Orten eine Längenentwickelung von rund 37 km erfuhr. Dabei sind in die Bahn, die eine Höhe von 1 100 m über dem Meere zu ersteigen hat, Steigungen von 1 : 27 und Krümmungen von 35 m Halbmesser eingebaut. Die Bahn gab zum Bau anderer an die Hauptstadt anknüpfenden Schienenwege Anlass. Namentlich kommt eine von der Regierung der Republik hergestellte von Carácas in westlicher Richtung bis Antimano gebaute Bahn in Betracht, die den Ausgang zu der Grossen Venezuela Eisenbahn gebildet hat. Der Plan zu der grossen Eisenbahnlinie ist zuerst von Englischen Ingenieuren gefasst worden. Die Nothwendigkeit, Carácas mit dem zweitwichtigen Verkehrspunkte des Landes, der weiter westlich unweit des Valenciasees gelegenen Stadt gleichen Namens, zu verbinden, war schon seit langer Zeit anerkannt worden. Die Hauptstadt war vom Innern des Landes nur auf Maulthierpfaden und Frachtkarrenwegen erreichbar und wenn ein Aufstand ausbrach, konnten aus dem Hauptquartier keine Truppen zu dessen Unterdrückung entsendet werden; so konnte aus einem geringfügigen Krawall sich gegebenenfalls ein ernster Krieg entwickeln, weil man ihn nicht im Keime ersticken konnte. Die Engländer wollten Valencia durch eine Bahn erreichen, die den vorhandenen Flusslauf des Rio Guaire und des Rio Tuy benutzen sollte. Der erstere fliesst an Carácas vorbei, südostwärts in den von Westen nach Osten strömenden Rio Tuy. Diese Linie wäre den grossen Geländeschwierigkeiten, die das Küstengebirge der direkten Verbindung der Haupstadt mit Valencia bot, aus dem Wege gegangen. Wider erwarten stellten sich aber bereits dem Bahnbau durch das Guairethal abwärts durch die heftigen Regengüsse so bedeutende Schwierigkeiten entgegen, dass es nicht möglich war, die geplante Bahn über die im Jahre 1892 erreichten ersten 50 km hinauszubringen. Heute sind nur 10 km der Bahn im Betriebe. Aber gleichzeitig mit dieser Bahn entstand ebenfalls durch Englische Unternehmung eine überaus wichtige Bahnverbindung von rund 55 km Länge zwischen der mehrgenannten Stadt Valencia und dem Hafen Puerto Cabello, die 1,07 m Spurweite erhielt. Auf diese Weise war auch dem zweiten Hauptort des Landes der Ausweg an die See gesichert.

Die Meinung der Engländer, dass sich Valencia von Carácas aus auf direktem Wege nicht erreichen lasse, ist durch die von Deutschen angelegte Grosse Venezuelabahn gründlich widerlegt worden. Die Bahn benutzt die von der Venezolanischen Regierung angelegte Strecke Carácas-Antimano, geht dann über Los Teques, Las Tejerias, El Consejo nach Vittoria und weiter über Cagua, Maracay am Nordufer des Valenciasees entlang nach Valencia. Der erste Abschnitt bis La Vittoria ist 94, die ganze Bahn 180 km lang.*) Sie steigt von Carácas im Thal des Guaire aufwärts, erreicht zwischen Los Teques und Las Tejerias die Wasserscheide, folgt dann dem Oberlauf des Rio Tuy, den sie überschreitet, um mit dem Aragua das Gebiet des Valenciasees zu erreichen, dessen zahlreiche Zuflüsse an der Nordseite sie kreuzt. Die Bahn hat 1,067 m (3,5 ' Englisch) Spurweite.

Der grössere Theil der Bahn, der nach dem bereits früher Gesagten zu den Gebirgsbahnen zu rechnen ist, hat an der Ostseite in scharf eingeschnittenen Thälern mit beschränkter Längenentwickelung einen Höhenunterschied von 320 m im Aufstieg mit kürzeren Ansteigungen von 1 : 50 und nach Westen hin im Abstieg 730 m mit stetigem Gefälle von 1 : 50 zu überwinden. Auf der Bergstrecke geht der Halbmesser bis auf 80 m herunter; 100 m bilden die Norm. Die Bahn liegt weithin in Tunneln und hatte während des Baues ebenso wie die La Guaira-Carácasbahn mit der Nachgiebigkeit des Gebirges zu kämpfen. Für den Bau der Bahn haben den Deutschen die werthvollen Erfahrungen, die die Engländer bei den beiden Hafenbahnen von Valencia und Carácas aus gemacht hatten, unschätzbare Dienste geleistet. Die Engländer haben gezeigt, wie eine Bahn nicht gebaut werden muss in Gegenden, wo kleine Flüsse manchmal innerhalb einer einzigen Nacht um 10 m steigen. Beispielsweise ist die Bahn Puerto Cabello - Valencia 3 Monate hindurch ausser Betrieb gewesen, weil sie meilenweit durch das Hochwasser zerstört war und auf der Strecke La Guaira-Carácas hat es 40 000 D. gekostet, eine einzige durch fehlerhafte Bauweise verursachte Rutschung auszubessern.

Unter den vielen Mittheilungen, die namentlich das Ausland über die neue Bahn brachte**) lesen wir in einer Amerikanischen Zeitschrift aus dem Jahre 1895 folgendes: „Die Regenzeit hat im verflossenen Jahre bald nach der Verkehrseröffnung begonnen und jede Meile der neuen Bahn heimgesucht. Es ereignete sich jedoch keinerlei Schwierigkeit, die man nicht vor-

*) Zu vergleichen auch Südamerika und seine Eisenbahnen im „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1895.

**) Der Deutsche selbst ist leider zu bescheiden, um aus seinen auswärtigen Leistungen viel Aufhebens zu machen.

ausgesehen hätte und die Züge verkehrten mit unbedeutenden Unterbrechungen. Millionen sind ausgegeben worden, um dieses Resultat zu erreichen, wenn aber die Bahn überhaupt gebaut werden musste und sie ihre politischen und wirthschaftlichen Aufgaben erfüllen sollte, musste sie gerade so gebaut werden, wie sie gebaut worden ist, um auch zur Zeit der niedergehenden Regengüsse und der steigenden Wasserfluthen ihren Betrieb aufrecht erhalten zu können. Da steht sie nun als Denkmal der Wissenschaft und Deutschen Unternehmungsgeistes.“

Die Grosse Venezuela-Eisenbahn ist unter Leitung des s. Zt. vom Staate beurlaubten Königlichen Regierungsbaumeisters Plock entworfen und erbaut worden. Am 1. Februar 1894 ist die Bahn eröffnet und dem Betriebe übergeben worden. Der festlichen Einweihung haben die Minister und Behörden der Republik, der Deutsche Ministerresident und eine Deputation von Offizieren S. M. Kriegsschiff „Stein“ unter Führung seines Kommandanten beigewohnt. Aus dem Inhalt der zahlreichen Reden, die bei dem Feste gehalten wurden, kann nicht unerwähnt bleiben, wie die Minister einstimmig dem Verdienste der Deutschen um das Land Venezuela Anerkennung zollten. Der Venezolanische Minister der öffentlichen Arbeiten hob hervor, dass der gute Erfolg des Werks den intelligenten Deutschen Kräften, die den Bau leiteten, zu verdanken sei, nicht minder aber der richtigen Wahl der leitenden Personen, ihrer anerkannten Rechtlichkeit, ihrer bekannten Hingebung an die gestellten Aufgaben, ihrem vornehmen Wesen, das beigetragen habe, die Beziehungen zur Regierung und den Privaten zu erleichtern und das Werk glücklich zu vollenden, das dem Lande zum Segen diene und Bürgerkriege in Zukunft verhindere. Die Arbeit, von Gerechtigkeit getragen, sei in diesem nunmehr vollendeten Werke des Triumphes theilhaftig geworden, den sie verdient habe. Der Venezolanische Minister des Auswärtigen erstattete dem Kaiser Wilhelm II. seinen Dank für die von ihm zum Fest abgeordnete Vertretung des befreundeten Landes und schloss mit einem Hoch auf den Monarchen und das Deutsche Reich.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Aenderung von Stationsnamen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Für die an der Eisenbahnstrecke Ruhbank-Ndr.-Salzbrunn gelegene Verladestelle Gustavgrube ist fortan die Bezeichnung Rothenbach anzuwenden. Letzteren Namen führt auch der dort neu errichtete Personenhaltepunkt (vergl. Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten in Nr. 59 S. 550 d. Ztg. unter Eröffnung von Stationen).

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Mainz. Die Haltestelle Rheindürkheim der Nebenbahn Osthofen-Rheindürkheim, welche bisher vom Viehverkehr ausgeschlossen war, ist auch für diesen Verkehr eröffnet worden.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Die an der Linie Budapest-N.-Kanizsa gelegene Ausweiche Fonyód ist am 1. d. Mts. als Station für den gesammten Transportdienst mit der neuen Benennung Máriatelep eröffnet worden. Die Entfernung der Station Máriatelep ist unverändert geblieben mit der Entfernung der Ausweiche Fonyód. Klauenthiere können in der Station Máriatelep weder aufgegeben noch ausgefolgt werden, auch werden dort — mangels einer Stirnverladerampe — Güter, deren Manipulation eine Stirnverladerampe unbedingt erfordert, weder zur Aufgabe noch zur Abgabe zugelassen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Regelung des Vizinalbahnwesens in Ungarn.

Der Königlich Ungarische Handelsminister beschäftigt sich mit der Frage der Vizinalbahnen. Es handelt sich um die Revision des vom Minister Baross geschaffenen Gesetzes über die Vizinalbahnen, durch welche die Mängel des bestehenden Gesetzes beseitigt und namentlich die starke Belastung der Staatsbahnen vermieden werden soll. Sobald hinsichtlich der Hauptprinzipien ein endgültiger Beschluss gefasst ist, wird an die Ausarbeitung des neuen Gesetzes geschritten werden.

Investitionsanleihe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Der endgültige Abschluss des Anleihegeschäftes wird wohl durch die Verzögerung der parlamentarischen Erledigung ebenfalls verzögert, keineswegs wird dies aber mit den nothwendigsten Investitionen der Fall sein, für welche die Anleihe angesprochen wird. Eine wirkliche Schädigung werden durch die Verzögerung der parlamentarischen Erledigung blos jene Institutionen und wirthschaftlichen Zweige erleiden, welche durch die Investitionsvorlage über die gewissen Schuldtitres zu gewährenden Begünstigungen zu wohlfeileren Darlehen gekommen wären.

Betriebsergebnisse Ungarischer Lokalbahnen im Jahre 1896.

Dem offiziellen statistischen Ausweise entsprechend, standen am Schlusse des Jahres 1896 auf Grund der Theilung der Einnahmen 72 Lokalbahnen mit einer Betriebslänge von 3 705 km unter Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen. Diese Bahnen hatten eine Gesammt-Roheinnahme von 7 633 160 Gulden oder durchschnittlich 2 060 fl. für das Kilometer. Die höchste kilometrische Einnahme — 9 040 fl. — hatte die Petrozsény-Lupényer Kohlenbahn, dann folgt die Marmaroser Salzbahn mit 5 210 fl., die Gross-Kikinda-Gross-Becskereker Bahn mit 3 600 fl.; die Vinkovce-Breskaer, die Steinamanger-Pinkafelder, die Brassó-Háromszéker und die Puszta-Tenyö-Kun-Szt. Mártoner Bahn hatten eine Einnahme von 3 000 fl. für das Kilometer. Bei 20, zumeist neu eröffneten Lokalbahnen betrug die Einnahme unter 1 000 fl.

Betriebseinnahmen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Juni d. J.

Die Königlich Ungarischen Staatsbahnen haben im Monat Juni d. J. eine Einnahme von 7 422 400 fl. erzielt, welche gegenüber dem entsprechenden Monate des Vorjahres eine Verminderung um 327 635 fl. bietet. Für das erste Halbjahr ergibt sich eine Roheinnahme von 41 937 311 fl. und im Vergleiche mit dem gleichen Zeitraume des Vorjahres eine Mehreinnahme um beiläufig 100 000 fl. Im Personenverkehre war während des Juni d. J. eine Mindereinnahme um beinahe 400 000 fl. zu verzeichnen, welcher Umstand darin seine Begründung findet, dass im Vorjahre — abgesehen von der infolge der Millenniumsausstellung in Budapest stattgehabten lebhafteren Frequenz — am 8. Juni der Huldigungsfestzug stattgefunden hat, aus welchem Anlasse aus allen Richtungen des Landes ein bedeutender Verkehr nach Budapest stattfand. Im laufenden Jahre sind infolge Wegfalles dieser Ursachen die Personentransporte auf ihre normale Höhe zurückgegangen, und zeigt sich gegenüber dem Personenverkehre des Monates Juni 1895 eine wenn auch nicht bedeutende Zunahme. Bei den oben erwähnten Einnahmen kommt nur das eigene Netz der Königlich Ungarischen Staatsbahnen mit seinen 7 621 km in Betracht, während die in Verwaltung desselben stehenden Lokalbahnen unberücksichtigt blieben. Das eigene Netz weist gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung um 72 km auf.

Einnahmen der Oesterreichischen Privatbahnen im 1. Halbjahr 1897.

Die Entwickelung des Eisenbahnverkehres war während des 1. Halbjahres keine gleichmässige. Die Einnahmen der grossen, nach dem Norden führenden Durchgangsbahnen blieben hinter dem Vorjahre mehr oder minder erheblich zurück. Dagegen zeigen die Einnahmen der Südbahn sowie die Erträgnisse der Böhmischen Bahnen eine Besserung. Im Vergleiche mit dem Vorjahre ergibt das 1. Halbjahr das folgende Bild:

	1897	gegen 1896
	Gulden	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	16 822 286	— 116 257
Südbahn	21 552 848	+ 182 677
Oesterr.-Ungar. St.-E.-G.	12 077 091	— 189 922
Oesterr. Nordwestbahn Lit. A	5 105 226	— 237 681
Elbethalbahn	3 081 233	— 118 171
Aussig-Teplitzer Bahn	3 052 908	+ 40 742
Buschtêhrader Bahn Lit. A	1 724 295	+ 14 914
„ „ Lit. B	2 923 965	+ 149 550
Böhmische Nordbahn	2 039 618	— 20 018
Südnorddeutsche Verbindungsbahn .	1 664 407	— 37 204

Zugverspätungen auf den Ungarischen Bahnen im Mai d. J.

Auf den Ungarischen Haupt- und Nebenbahnen haben im Mai d. J. insgesammt 43 406 Personen befördernde Züge verkehrt, von denen 606 an ihren Bestimmungsstationen mit Verspätungen angelangt sind, und zwar 80 Eilzüge mit einer Verspätung von mehr als 10 Minuten, 276 Personenzüge mit mehr als 20 Minuten und 250 gemischte und Personen befördernde Lastzüge mit mehr als 30 Minuten Verspätung. Die Ursache der Verspätungen waren: in 52 Fällen das Warten auf Anschlüsse fremder Bahnen, in 114 Fällen das Warten auf Anschlüsse der eigenen Bahn, in 13 Fällen die Postmanipulation, in 170 Fällen Abwarten der Kreuzungszüge, in 124 Fällen das Ein- und Ausladen, in 196 Fällen Verschiebungen, in 13 Fällen die grosse Anzahl von Reisenden, in 1 Falle Ueberlastung des Zuges, in 4 Fällen die Dampfbildung, in 46 Fällen das Wassernehmen, in 38 Fällen sonstige Ursachen, in 19 Fällen atmosphärische Einflüsse, in 46 Fällen Hindernisse auf der Bahnstrecke, in 3 Fällen mangelhafte Handhabung der Betriebseinrichtungen, in 63 Fällen mangelhafter Zustand der Strecke und in 32 Fällen Beschädigungen an den Fahrbetriebsmitteln.

Die Zahl der Züge, welche die Anschlüsse nicht erreichten, betrug 33.

Vermehrung des Lastwagenbestandes bei den Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Wie bekannt, ist in dem Rahmen der bei den Königlich Ungarischen Staatsbahnen vorzunehmenden Investitionen auch die Vermehrung der Lastwagen in Rechnung gezogen worden. Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen hat nunmehr eine engere Submission auf die Lieferung von 1 000 Stück verschiedenartiger Lastwagen ausgeschrieben. Die zur Offertstellung aufgeforderten 3 heimischen Wagenfabriken haben ihre Einheitspreise eingereicht und variiren dieselben zwischen 1 680—2 286 fl. für den Wagen. Der gesammte Werth der Anschaffung beziffert sich auf 1 942 000 fl.

Behebung der Bahnrutschung zwischen den Stationen Egeres und Magyar-Nádas der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Auf der Bahnstrecke zwischen den Stationen Egeres und Magyar-Nádas ist eine Bahnrutschung grösseren Maassstabes eingetreten, so dass seit einiger Zeit der Verkehr auf dieser Linie eingestellt bezw. Verfügungen getroffen werden mussten, um den Verkehr der vor und hinter den genannten Stationen gelegenen Bahnlinien mit dem Hauptnetze zu vermitteln. Die Belassung des beschädigten Bahnkörpers an seiner bisherigen Stelle scheint ausgeschlossen zu sein, und es muss demzufolge eine Verlegung der Bahnlinie auf die andere Seite des Thales stattfinden. Der Königlich Ungarische Handelsminister hat angeordnet, dass bezüglich der neuen Linie die vorbereitenden Studien gemacht werden. Die entsprechenden Pläne sind nunmehr angefertigt und wurde die politische Begehung der neuen Linie für den 13. Juli d. J. anberaumt.

Legung des zweiten Geleises auf der Linie Budapest-Bruck a/L.

Im Rahmen der vom Königlich Ungarischen Handelsminister in Vorschlag gebrachten Investitionen und Bauten auf den Königlich Ungarischen Staatsbahnen nimmt die Legung des zweiten Geleises zwischen Budapest - Kelenföld und Raab eine erste Stelle ein und ist für dieselbe der Betrag von 6 000 000 fl. präliminirt. Als erste Rate figuriren für 1897 200 000 fl. und für 1898 1 000 000 fl. Der Handelsminister hat nun Anordnung getroffen, dass die Vergebung der Arbeiten für 1898 ehestens erfolgen kann.

Wiener Stadtbahn.

Die längs der Rossauerlände laufende Strecke der Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn wird, wie nunmehr endgültig festgesetzt wurde, als Tiefbahn gebaut werden. Der Eisenbahnminister R. von Guttenberg hat diesbezüglich nachstehende Zuschrift an den Bürgermeister gerichtet: „Den Inhalt der Zuschriften vom 4. und 9. Juli d. J., womit die Plenarbeschlüsse des Wiener Gemeinderathes in Angelegenheit der Ausgestaltung der Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn längs der Rossauerlände als Tiefbahn mitgetheilt wurden, nehme ich insbesondere mit Bezug auf die in dem späteren Schreiben Euer Hochwohlgeboren ertheilten Aufklärungen und Erläuterungen zur Kenntniss. Ich finde mich sohin bestimmt, die Baudirektion für die Wiener Stadtbahn anzuweisen, das Detailprojekt für die gedachte, als Tiefbahn auszuführende Theilstrecke, sowie für die anschliessende Verbindungskurve zur Gürtellinie unter entsprechender Bedachtnahme auf die erwähnten Zuschriften, welche derselben gleichzeitig bekannt gegeben werden, mit thunlichster Beschleunigung auszuarbeiten und in Vorlage zu bringen. Wegen Zustimmung zu dem geänderten Projekte und Bereitstellung der zur Ausführung desselben erforderlichen Geldmittel behalte ich mir vor, im geeigneten Zeitpunkte die Beschlussfassung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien einzuholen.“

Betriebseröffnung der Miskolczer elektrischen Strassenbahn.

Die elektrisch betriebene Strassenbahn in Miskolcz wurde am 11. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Hauptlinie dieser neuen Strassenbahn erstreckt sich vom Bahnhofe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bis zum sogen. Rothenthurm; die Flügellinie geht vom Getreideplatz bis zum Volkswäldchen. Die Bedeutung dieser Bahn für den allgemeinen Verkehr wird durch den Umstand erhöht, dass die Lastwagen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen durch elektrische Lokomotiven in die Stadt befördert werden können.

Vermehrung des Personenwagen-Parkes der Südbahn.

Die Südbahngesellschaft hat 18 Wagen I. / II. Klasse, 6 Wagen II. Klasse und 24 Personenwagen III. Klasse bei den heimischen (Ungarischen) Wagenbauanstalten bestellt. Von dieser Vermehrung entfallen auf das Ungarische Netz 4 Personenwagen I. / II. Klasse und 5 Wagen II. Klasse, die übrigen Wagen sind für das Oesterreichische Netz bestimmt.

Reorganisation der Betriebsleitung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn.

Sämmtliche Agenden des Betriebes der genannten Bahn wurden bis zum 1. Juli d. J. durch eine aus 4 Fachabtheilungen bestehende Betriebsleitung besorgt. Vom genannten Zeitpunkte an werden die Geschäfte durch eine aus 2 Hauptsektionen bestehende Betriebsleitung geführt werden. An der Spitze jeder Hauptsektion steht ein Betriebsleiter. Die Hauptsektion, welcher die Agenden des Sekretariates, des finanziellen, tarifarischen, Rückvergütungs- und Reklamationsdienstes obliegen, heisst Allgemeine-Verwaltungs-Hauptstation, an deren Spitze Betriebsleiter Ignácz Mazaly gestellt wurde. Die andere Hauptsektion umfasst den technischen Dienst und ist an deren Spitze Betriebsleiter Heinrich Goldstein berufen worden. Der Sitz der Betriebsleitung ist Oedenburg. Jeder der Betriebsleiter zeichnet unter der Stampiglie „Betriebsleitung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn“ die in sein Ressort gehörigen Aktenstücke.

Ertheilung von Eisenbahn-Vorkonzessionen.

Der Königlich Ungarische Handelsminister hat die Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten für folgende Vizinalbahnen ertheilt: Dem Emil Török und Herrmann Basch für eine von Apatin nach Zombor und Zenta zu führende Vizinalbahn; dem Georg Lung für eine von Czinkota nach Szent-Mihály zu führende schmalspurige Pferdebahn; dem Emil Török für eine von Gran bis nach Párkány zu führende elektrische Strassenbahn; dem Julius Mandel für eine von Bikás nach Pohorello und Vereskö zu führende Lokalbahn; der Szamosthalbahn-Aktiengesellschaft für eine von Bethlen nach Kis-Ilva zu führende Vizinalbahn; dem Ludwig Darabauth für eine von Vinga nach Bruckenau zu führende Bahn; dem Theodor Béldi für eine von Fogaras nach O-Tohán eventuell bis Brassó-Bertalan zu führende Vizinalbahn.

Lokalbahn Belovár-Veröcze (Virovitica).

Der Ausbau der in Fortsetzung der Lokalbahn Kreutz-Belovár von dort aus bis Virovitica zu erbauenden Lokalbahn Belovár-Virovitica erschien wegen der ursprünglich zu hoch bemessenen Baukosten bisher unausführbar. Auf Vorstellung der Vertreter der Interessenten des Belovárer und Verööczer Komitats hat nun der Königlich Ungarische Handelsminister im Prinzipe den Vorschlag einer Abänderung des Plans angenommen, durch welche die Baukosten der projektirten Linie sich wesentlich billiger gestalten würden. Die ursprünglich festgesetzten Kosten des Baues und der Einrichtung im Betrage von 3 077 400 fl. würden sich nämlich auf 2 896 200 fl. herabmindern bezw. 44 203 fl. für 1 km ausmachen. Bezüglich der Bedeckung der Kosten wurde von den Projektanten angegeben, dass die Beitragsleistung der Interessenten in einer so hohen Summe gesichert erscheint, dass begründete Aussicht zur Durchführung des Baues vorhanden ist. Die Gesammtlinie Kreutz (Körös) -Veröcze wird von der Station Körös der Hauptlinie Budapest-Agram-Fiume aus diese in östlich-transversaler Richtung über Belovár in der Station Veröcze (Virovitica) mit der im Betriebe der Direktion der Südbahn-Gesellschaft stehenden Lokalbahn Barcs-Veröcze-Pákrácz-Lipik verbunden und, als Parallelbahn zur Drau, von wesentlich volkswirthschaftlicher Bedeutung für die Entwickelung der Kroatischen Komitate Belovár und Veröcze, insbesondere für den Export von Holz aus den Grenzwäldern und Braunkohle sein, deren Lager von der genannten Linie berührt werden.

Lokaleisenbahn Bicske-Stuhlweissenburg.

Mit dem Bau dieser Bahn wird in nächster Zeit begonnen werden. Der Konzessionär Ingenieur Isidor Környei hat die

Kaution bereits erlegt. Mit der Linie Bicske-Stuhlweissenburg wird das ganze Netz der Stuhlweissenburg-Tolnaer Lokalbahnen ausgebaut sein.

Elektrische Bahn Kelenföld-Kis-Tétény.

Das im Interesse des Ausbaues dieser Bahn konstituirte Eisenbahnkomitee hielt am 17. Juli d. J. in Promontor unter dem Vorsitze des Präsidenten Josef Czermann eine Sitzung ab, in welcher der Vorsitzende die Mittheilung machte, er habe Kenntniss davon, dass der Handelsminister dem Reichstage demnächst einen Gesetzentwurf, betreffend den Bau der der Ungarischen Bank für Industrie und Handel konzessionirten elektrischen Bahn Budapest-Budafok vorzulegen beabsichtige. Das Komitee wird nun eine intensive Thätigkeit entfalten, damit die seinerseits kontemplirte Bahnlinie zur Ausführung gelange. Infolge des Umstands ferner, dass das am 27. Mai d. J. überreichte Memorandum noch keine Erledigung gefunden, beschloss das Komitee, an den Ministerpräsidenten eine Deputation zu entsenden, welche dessen Unterstützung erbitten soll.

Elektrische Bahn unter der Donau in Budapest.

Die Projektanten eines in der Nähe des neuen Parlamentsgebäudes herzustellenden Tunnels unterhalb der Donau haben beim Königlich Ungarischen Handelsminister um die Anordnung der administrativen Begehung angesucht. Dem Plane zufolge wäre der Tunnel derart angeordnet, dass in der Mitte des unteren Theils desselben ein Weg für Fussgänger, zu beiden Seiten Geleise für eine elektrische Bahn und im oberen Theile ein Fahrweg für Strassenfuhrwerke sich befinden würden. Die Geleise der elektrischen Bahnlinie sollen einerseits auf der Pester Seite und andererseits in Ofen an die bereits im Betriebe stehenden Bahnen anschliessen.

Baja-Zombor-Neusatzer Lokaleisenbahn.

Der Geschäftsbericht über das abgelaufene Jahr — das zweite seit der Eröffnung der Linien der Gesellschaft — theilt mit, dass die Einnahmen die Höhe von 219 646,59 fl. erreichten, die Ausgaben 115 320,83 fl. betrugen, sonach sich ein Betriebsüberschuss von 104 325,76 fl. ergab, während der Uebertrag aus dem Jahre 1895 31 667,19 fl. ausmachte. Dieses Ergebniss bezieht sich somit auf die Betriebszeit vom 14. September 1895 (des Eröffnungstages der gesellschaftlichen Linien) bis Ende Dezember 1896, und ergibt für das 3 534 700 fl. ausmachende Prioritätsaktienkapital eine Verzinsung von 3 %.

Der gesammte Betriebsüberschuss beträgt 135 992,95 fl., von welchem Betrage zur Einlösung von 32 ausgeloosten Prioritätsaktien 3 200 fl. verwendet wurden, von dem Reste in der Höhe von 132 792,95 fl. wird beantragt, den Koupon der 35 347 Prioritätsaktien mit je 3,70 fl. einzulösen, dafür somit 130 783,90 fl. zu verwenden, 690 fl. der Direktion und dem Aufsichtsrathe zu votiren und den Restbetrag von 1 319,05 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Die Anzahl der beförderten Personen betrug 467 720, die Einnahme aus diesem Verkehr 129 948 fl.; die zurückgelegten Personenkilometer beziffern sich auf 9 918 530. Im Frachtenverkehr wurden 45 800 t Güter befördert und dafür 86 996 fl. vereinnahmt. Die beförderten Frachten legten 2 465 954 tkm zurück. Das Aktienkapital beträgt 4 983 700 fl., der Reservefonds 42 750 fl.

Biharer Lokaleisenbahnen.

Der Geschäftsbericht über das Jahr 1896 konstatirt, dass die Gestaltung des Verkehres im Allgemeinen sich innerhalb der Grenzen der Vorjahre bewegte. Besonders erwähnenswerth ist die beträchtliche Steigerung des Personenverkehres; es wurden nämlich befördert im Jahre 1896 415 165, im Jahre 1895 360 381 und im Jahre 1894 333 584 Personen. Die Anzahl der Personenkilometer betrug 9 519 815 (8 942 386); die Roheinnahme aus dem Personenverkehre bezifferte sich auf 125 681,29 (119 007,59) fl. Der Frachtenverkehr erstreckte sich auf 81 573 t und zeigt gegen das Vorjahr eine Vermehrung um 5 349 t oder 7 %. Der von den Frachten zurückgelegte Weg zeigt jedoch einen Rückgang und zwar war die Anzahl der Tonnenkilometer 2 906 205 (3 306 657). Infolgedessen war auch die Roheinnahme aus dem Frachtenverkehr geringer als im Vorjahre und betrug 127 537,13 (147 095,14) fl. Unter dem Einflusse dieser Verkehrsverhältnisse war auch das finanzielle Resultat dem Vorjahre gegenüber ungünstiger und beträgt der Betriebsüberschuss 120 536,97 fl., ist somit um 10 610,96 fl. gegenüber dem Jahre 1895 gesunken. Der Gewinnsaldo beziffert sich auf 115 003,30 fl. und ist um 8 304,54 fl. kleiner als im Vorjahre. Es wird beantragt, den Koupon der 12 059 Prioritätsaktien mit je 9,50 fl. = 4,75 % einzulösen, wozu der Betrag von 114 560,50 fl. nöthig ist und den Rest von 442,80 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Das Aktienkapital beträgt 3 875 000 fl., der Reservefonds 408 867,79 fl.

Debreczin-Hajdunánáser Eisenbahn.

Die Generalversammlung oben genannter Gesellschaft wurde unter dem Vorsitz des Direktionspräsidenten am 26. Juni d. J. in Debreczin abgehalten. Nach Konstatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und nach Konstituirung des Büreaus wurde der Geschäftsbericht über das verflossene Jahr verlesen. Demselben ist zu entnehmen, dass die Roheinnahmen im Jahre 1896 die Höhe von 128 525,49 fl. erreichten, das Betriebs-Reinerträgniss 59 639,27 fl. ausmachte und einschliesslich verschiedener sonstiger Einnahmen 56 748,90 fl. erreichte. Mit Berücksichtigung der Posten des Gewinn- und Verlustkontos steht der Generalversammlung ein Betrag von 48 052,45 fl. zur Verfügung und wird beantragt 2 500 fl. zur Einlösung von 25 ausgeloosten Prioritätsaktien, 44 646 fl. zur Einlösung von 7 441 Kupons der im Umlauf befindlichen Prioritätsaktien à 6 fl., zu verwenden und den Rest von 906,45 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Anträge wurden einstimmig angenommen; der Direktion und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt und hierauf die Neuwahlen vorgenommen.

Das Aktienkapital beträgt 1 512 500 fl. Der Betriebskoeffizient 44,1 %, im Vorjahre 44,7 %.

Garamberzencze-Lévaer Lokaleisenbahn.

Die obengenannte Linie wurde am 26. Oktober 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Der Geschäftsbericht über die Betriebszeit von 66 Tagen theilt mit, dass das Nettoerträgniss 7 116,99 fl. ausmacht. Es wird beantragt von diesem Betrage 0,3 % = 22 fl. dem Reservefonds zuzuweisen, 830 fl. der Direktion und dem Aufsichtsrathe zu votiren, zur Einlösung von 12 440 Prioritätsaktien-Kupons à 50 kr. 6 220 fl. zu verwenden, schliesslich 44,99 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Anzahl der beförderten Personen betrug 15 413, die Einnahme aus der Beförderung der letzteren 5 974,26 fl. und die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer 392 854. An Frachten wurden transportirt 4 971 t und dafür 8 632,98 fl. vereinnahmt. Die Frachten legten 184 942 tkm zurück. Das Aktienkapital beträgt 3 577 000 fl., der Reservefonds 75 820 fl.

Héjasfalva-Székelyudvarhelyer Lokaleisenbahn (Székler Bahn).

Der Geschäftsbericht über das abgelaufene Jahr konstatirt, dass das Jahr 1896 sehr günstige Resultate zu Tage förderte. Die Anzahl der Reisenden ist von 106 708 im Jahre 1895, auf 133 584 im Jahre 1896 gestiegen; es hat somit eine Vermehrung um 28 % stattgefunden. Die transportirte Frachtenmenge betrug 48 923 t und zeigt gegenüber der Frachtenmenge im Jahre 1895 mit 32 493 t eine Steigerung von 50 %. Die Personenkilometer sind von 2 509 499 im Jahre 1895 auf 2 991 152 im Berichtsjahre gestiegen = 19 % Vermehrung; die Zahl der Tonnenkilometer hat sich von 1 160 377 auf 1 714 594 vermehrt und ergibt sich hier ein Zuwachs von 48 %. Die finanziellen Resultate haben mit dem Verkehrsaufschwung gleichen Schritt gehalten. Die Roheinnahme betrug 107 240 fl. (87 736 fl. im Jahre 1895), Zuwachs 22 %; der Betriebsüberschuss beträgt 52 518 (40 909) fl., Zuwachs 28 %. Nach Hinzurechnung des Zinsenerträgnisses zum Betriebsüberschusse steht der Gesellschaft der Betrag von 53 776,41 fl. zur Verfügung, wovon in Abzug zu bringen sind 2 396,46 fl. Verwaltungskosten, 1 316,21 fl. Steuern, 1 800 fl. Tilgungsbedarf, 13 464 fl. zur Tilgung schwebender Schulden und für Reserven, sodass 33 532,81 fl. zur Verfügung bleiben. Es wird beantragt, den Koupon der 6 243 Prioritätsaktien mit je 5 fl. = 5 % einzulösen und hierfür 31 215 fl. zu verwenden, und den Rest von 2 317,81 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Das Aktienkapital beträgt 1 323 500 fl., die Reserven 16 263,39 fl.

Kaposvár-Mocsoláder Lokaleisenbahn.

Dem Geschäftsberichte über das abgelaufene Jahr ist zu entnehmen, dass der Betriebsüberschuss des Jahres 1896 — des 3. Betriebsjahres — 15 313,42 fl. ausmacht; hiervon wurden 1 200 fl. zur Einlösung von ausgeloosten Prioritätsaktien verwendet, sonach verbleiben 14 113,42 fl. Nach Hinzurechnung des Vortrages vom Jahre 1895 in der Höhe von 125,25 fl. steht ein Reingewinn von 14 238,67 fl. zur Disposition. Es wird beantragt 13 742 fl. als Dividende an die Prioritätsaktien zu vertheilen, und zwar auf jeden Kupon 2 fl. zu bezahlen und den Rest von 496,67 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Gesammteinnahmen haben 33 723,64 fl., die Ausgaben 18 410,22 fl. betragen und ergab sich somit der oben genannte Betriebsüberschuss von 15 313,42 fl.

Die Anzahl der beförderten Personen betrug 35 333 (18 446 im Jahre 1895) und die aus dem Personenverkehr erzielte Einnahme 9 480,15 (7 824,58) fl. Der von den Reisenden zurückgelegte Weg beziffert sich auf 665 355 (368 650) Personenkm, die für jede Person erzielte Einnahme auf 27 (42) kr. und für 1 Personenkilometer auf 1,42 (2,12) kr.

Die transportirte Frachtenmenge belief sich auf 13 972 (24 979) t und die Einnahmen aus dem Frachtenverkehr auf 19 368,18 (33 306,18) fl. Von den Frachten wurden 192 247 (375 088) tkm zurückgelegt und für jede Tonne Fracht im Durchschnitt 1,39 (1,33) fl. bezw. für jedes Tonnenkilometer 10,07 (8,88) kr. Einnahme erzielt.

Püspök-Ladány-Füzes-Gyarmater Vizinalbahn.

Die genannte Bahnlinie um deren Konzessionirung Graf Karl Korniss eingeschritten, ist ihrer Ausführung näher gekommen. Es wurde am 15. Juli d. J. bei der Staatskasse die Kaution seitens der Bauunternehmung erlegt, und wird der Bau im Herbst in Angriff genommen werden. Der Bau dieser Bahn wurde der Eisenbahnbau-Unternehmung Armin Pollak übertragen.

Raab-Weszprim-Dombovárer Lokaleisenbahn.

Der Geschäftsbericht erstreckt sich auf das Jahr 1895 und 1896, und zwar aus dem Grunde, weil die Theilstrecke Hajmaskér-Dombovár am 29. Dezember 1895 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde. Die Linie Raab-Bakony-Szt. László wurde am 12. August 1896 eröffnet, während die Linie Bakony-Szt. László-Weszprim, ferner die Flügelbahn Station Weszprim-Stadt Weszprim am 16. Dezember 1896 dem Verkehre übergeben wurden. Die gesammten Linien waren somit im Jahre 1896 nur während 2 Wochen dem allgemeinen Verkehre übergeben.

Da dem Bauvertrage gemäss die Ergebnisse des Verkehres bis zum Tage der Eröffnung sämmtlicher Linien, d. i. bis zum 16. Dezember 1896 zu Gunsten bezw. zu Lasten der Bauunternehmung zu verrechnen sind, so wurde demzufolge der Einnahmenüberschuss in der Höhe von 53 982,84 Kr., welcher sich bis zum 16. Dezember 1896 ergab, zu Gunsten der Bauunternehmung verrechnet, und es verbleibt somit für die Aktiengesellschaft nur jener Betrag, welcher als Ueberschuss in der Zeit vom 16.—31. Dezember 1896 sich ergeben hat und 3 593,22 fl. ausmacht. Die aufgelaufenen Verwaltungskosten betrugen 97,82 fl., es beläuft sich daher der Gewinnsaldo auf 3 495,40 fl. Es wird beantragt, denselben auf das Jahr 1897 zu übertragen. Das Aktienkapital beträgt 9 915 800 fl., der Reservefond 163 350 fl. Es wurden 175 465 Personen befördert, die 4 528 820 Personenkm zurücklegten. Der von einem Reisenden durchschnittlich zurückgelegte Weg betrug 26 km. Die Einnahme aus dem Personenverkehr belief sich auf 55 743,29 fl. An Frachten wurden 59 405 t befördert und von denselben 1 857 252 tkm zurückgelegt. Die Einnahme aus dem Frachtenverkehre beziffert sich auf 76 601,61 fl.

Szilágyságer Lokaleisenbahn.

Dem Geschäftsberichte über das Jahr 1896 sind folgende Angaben zu entnehmen: Der nach Einlösung von 18 Prioritätsaktien verbleibende Reingewinn beträgt 88 705 fl.; von diesem Betrage wird beantragt 4 435,25 fl. dem Reservefonds zuzuweisen, ferner zur Einlösung von 17 917 Kupons der im Umlaufe befindlichen Prioritätsaktien à 4,70 fl. 84 209,90 fl. zu verwenden, den Rest von 59,85 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Die am 13. Juni d. J. abgehaltene Generalversammlung hat die Anträge der Direktion genehmigt und sowohl derselben als dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt.

Die Anzahl der Reisenden betrug 82 508 (50 455 im Jahre 1895), die zurückgelegten Personenkilometer 3 825 260 (2 363 799). Die Einnahme aus dem Personenverkehr belief sich auf 67 713 (67 042,68) fl.

Der Frachtenverkehr lieferte folgende Ergebnisse: Transportirt wurden 89 888 (69 339) t und von denselben zurückgelegt 4 306 486 (4 448 936) tkm. Die Einnahme aus dem Frachtenverkehre betrug 141 988,65 (147 220,73) fl.

Die Roheinnahmen betrugen 220 132,28 fl., die Betriebsausgaben beliefen sich auf 128 220,79 fl.; es ergab sich sonach ein Betriebsüberschuss von 91 911,49 fl., welcher mit Berücksichtigung der Posten des Gewinn- und Verlustkontos sich auf den eingangs erwähnten Betrag von 88 705 fl. reduzirte.

Strassenbahnen.

Strassenbahngesellschaft in Temesvár. Die oben genannte Strassenbahngesellschaft hat am 21. Juli d. J. eine ausserordentliche Generalversammlung abgehalten, in welcher der Vertrag mit der Stadt Temesvár, betreffend die Umgestaltung der Temesvárer Strasseneisenbahn auf elektrischen Betrieb, ferner den Bauvertrag mit der Budapester vereinigten Elektrizitäts-Aktiengesellschaft und die Finanzirungsabmachungen mit der Direktion der Ungarischen Eisenbahnverkehrs-Aktiengesellschaft genehmigt wurden. Das Kapital der Gesellschaft beträgt 1 120 000 fl. und zwar 5 150 Stück 4,5 % Prioritäten und 6 565 Stück Aktien im Nennwerthe von je 100 fl. Dem Handelsminister Baron Daniel wurde für die Ertheilung der Konzession Dank votirt.

Elektrische Bahn Budapest-Népliget-Kispest-Kossuthfalva-Erzsébetfalva. Der Königlich Ungarische Handelsminister verweigerte die nachgesuchte Bewilligung zur administrativen Begehung der projektirten Trasse mit dem Hinweise darauf, dass der Ausbau dieser Bahn nur mit Schädigung der Budapest-Szt. Lörinczer Lokalbahn erfolgen könnte und weil sich letztere Bahngesellschaft bereits sowohl mit der Frage der Legung des zweiten Geleises und Umgestaltung auf elektrischen Betrieb sowie mit dem Ausbau der Flügellinie nach Erzsébetfalva ernstlich beschäftigt.

Umgestaltung der Budapester Strassenbahnwagen. Die gegenwärtig auf den elektrisch betriebenen Linien der Strassenbahngesellschaft benutzten langen Wagen der sogen. Dresdener Type zeigten den Uebelstand einer heftig schaukelnden Bewegung, weshalb die Direktion der genannten Gesellschaft den Entschluss fasste, diese Wagen nach und nach aus dem Verkehr zu ziehen und umzugestalten. Diese Umgestaltung soll derart erfolgen, dass der Wagenkasten auf ein vierachsiges, drehbares Gestell (Truck), hingegen auf das jetzige Gestell ein kleinerer Wagenkasten aufgesetzt werden soll, wodurch also aus jedem Wagen 2 neue hergestellt werden.

Personalnachrichten.

Heinrich Dueckers †.

Der Direktor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirkliche Geheime Ober-Regierungsrath Dr. Dueckers ist nach längerem Leiden am 2. d. Mts. in Davos verstorben.

In dem Dahingeschiedenen verliert die Eisenbahnverwaltung einen Beamten von hervorragender Befähigung, der vorzugsweise auf dem Gebiete des für dieses Ressort hochwichtigen Etats- und Kassenwesens langjährig mit grossem Erfolge gewirkt hat.

Der „Reichsanzeiger" widmet dem Verstorbenen einen warmen Nachruf, dem wir folgendes entnehmen:

Heinrich Dueckers, im Dezember 1843 geboren, im Jahre 1871 zum Gerichtsassessor und 1872 zum Friedensrichter ernannt, trat im Oktober 1873 zur Staatseisenbahn-Verwaltung über. Unterstützt durch aussergewöhnlich reiche geistige Begabung, wusste er in kurzer Zeit sich eine so umfassende und eingehende Kenntniss dieses Verwaltungszweigs anzueignen, dass bereits nach Jahresfrist seine Berufung in das damalige Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten erfolgte, woselbst er auch nach der 1876 stattgehabten Beförderung zum Mitgliede einer Eisenbahndirektion zunächst bis zum April 1878 als Hilfsarbeiter beschäftigt blieb. Sodann der vormaligen Königlichen Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn als Mitglied überwiesen, wurde er bereits nach anderthalb Jahren in das Ministerium zurückberufen, bald darauf zum Regierungsrath ernannt, am 1. Oktober 1883 zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath im Ministerium und im Jahre 1889 zum Geheimen Ober-Regierungsrath befördert. Bei der Neuordnung der Eisenbahnverwaltung am 1. April 1895 wurde ihm unter Ernennung zum Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath eine Stelle als Abtheilungsdirigent verliehen; am 5. Oktober 1896 erfolgte seine Beförderung zum Ministerialdirektor.

Ausgestattet mit gediegenen allgemeinen Kenntnissen und eingehend vertraut mit allen Zweigen des administrativen Eisenbahndienstes, verstand Dueckers bei seinem lebhaften Interesse und unermüdlichen Eifer für den Dienst, die ihm gestellten schwierigen Aufgaben mit besonderem Geschick zu lösen; diese Wahrnehmung trat namentlich auch bei den mehrjährig von ihm gehaltenen fachwissenschaftlichen Vorlesungen hervor. Seine strenge amtliche Pflichttreue, sein maassvolles Verhalten sowie seine schlichte Liebenswürdigkeit machten ihn Vorgesetzten wie Kollegen und Untergebenen gleich werth und sichern ihm bei allen, welche geschäftlich oder persönlich ihm näher getreten, ein dauerndes gesegnetes Andenken.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecken Friedberg-Beienheim-Hungen und Beienheim-Nidda. Die Eröffnung der vorgenannten Neubaustrecken findet am 1. Oktober d. J. statt. Von den an denselben gelegenen Stationen Dorheim, Beienheim, Melbach, Wölfersheim-Södel, Berstadt-Wohnbach, Obbornhofen-Bellersheim und Inheiden, sowie Weckesheim, Reichelsheim, Gettenau-Bingenheim, Echzell, Grund-Schwalheim, Häuserhof, Geiss-Nidda und Salzhausen sind die Haltepunkte Inheiden und Salzhausen nur für Abfertigung von

Personen und Reisegepäck eingerichtet, dagegen die übrigen Stationen für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern, Leichen und lebenden Thieren. Ausgeschlossen ist jedoch die Abfertigung von

a) Eil- und Frachtstückgütern in Grund-Schwalheim,
b) Sprengstoffen daselbst und in Häuserhof und von
c) Fahrzeugen in Dorheim, Beienheim, Weckesheim, Grund-Schwalheim und Häuserhof.

Nähere Auskunft über die Ausdehnung des direkten Verkehrs ertheilt vom 15. September d. J. ab das hiesige Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 29. Juli 1897. (1696)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Infolge Hochwassers ist der Verkehr am Elbkai und Hafen in Riesa seit dem 31. Juli, sowie an den Elbkais in Dresden-Alt- und Neustadt, mit Ausnahme des König Alberthafens, vom gleichen Tage bezw. vom 1. d. Mts. bis auf weiteres eingestellt worden.

Dresden, am 2. August 1897. (1697)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Infolge Ueberfluthung des Umschlagplatzes Laube durch das Hochwasser der Elbe musste der Güterverkehr von Tetschen nach Laube am 1. August l. J. eingestellt werden.

Die Dauer der Störung ist unbekannt.

Wien, am 2. August 1897. (1698)

3. Verkehrswiederaufnahme.

Die infolge Hochwasserschadens auf kurze Zeit gesperrt gewesenen Strecken
Hirschberg-Lauban,
Hirschberg-Zillerthal,
Deutsch-Wette-Gross-Kunzendorf,
Greiffenberg-Liebenthal,
Greiffenberg-Friedeberg
sind wieder fahrbar.

Eingestellt auf unbestimmte Zeit ist der Gesammtverkehr noch auf den Strecken
Lauban-Marklissa,
Merzdorf-Hermsdorf Bad,
Nikrisch-Seidenberg,
Zillerthal-Schmiedeberg i/R.,
Oberleschen-Mallmitz.

Voraussichtlich bis 3. August eingestellt ist der Verkehr auf der Riesengebirgsbahn.

Breslau, den 3. August 1897. (1699)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Der Gesammtverkehr auf der Strecke Röhrsdorf - Zwickau ist am 2. August 1897 Abends und der Verkehr auf den Strecken Tetschen-Bensen, B. Leipa und Bensen - B. Kamnitz-Steinschönau am 4. August Vormittags unbeschränkt wieder aufgenommen worden.

Prag, den 3 August 1897. (1700)

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Gesammtverkehr auf den Linien Annaberg - Flöha, Pirna - Grosscotta, Chemnitz - Stollberg und der Strecke Mulda - Moldau ab 3. August wieder aufgenommen.

Die Strecke Lichtenberg - Mulda bleibt für den Güterverkehr noch 8 Tage gesperrt.

Dresden, am 4. August 1897. (1701)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Durchgangsverkehr auf Strecke Zittau-Reichenberg wieder aufgenommen.

Dresden, am 5. August 1897. (1702)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Verkehr auf der Strecke Zittau-Russdorf der Linie Zittau - Nikrisch am 5. d. Mts. wieder aufgenommen. Strecke Ostritz-Nikrisch noch unfahrbar.

Dresden, am 5. August 1897. (1703)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

4. Güterverkehr.

Saarkohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks Mainz und der anschliessenden Hessischen Nebenbahnen. Mit sofortiger Gültigkeit werden die an der Strecke Osthofen-Gau-Odernheim gelegenen Haltestellen Bechtheim, Dittelsheim - Hessloch, Hillesheim - Dorndürkheim und Monzernheim in den Tarif für den vorbezeichneten Verkehr (Saarkohlentarif Nr. 4) einbezogen.

Bis zur Herausgabe von Nachträgen sind der Frachtberechnung die Entfernungen von Osthofen bezw. Gau-Odernheim zuzüglich nachstehender Entfernungen zu Grunde zu legen: (1704)

	bis Gau-Odern-heim km	bis Ost-hofen km
Bechtheim	15	4
Dittelsheim-Hess-loch	10	10
Hillesheim-Dorn-dürkheim	6	14
Monzernheim . . .	13	7
Osthofen	19	—

St. Johann-Saarbrücken, 3. August 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa - Elbkai. Am 1. September d. J. tritt Nachtrag I zum Elbumschlagstarif Westösterreich - Riesa - Elbkai in Kraft. Darin enthaltene Frachterhöhungen gelten erst vom 15. Oktober d. J. ab.

Der Nachtrag kann von unserer Wirthschaftsverwaltung in Dresden bezogen werden.

Dresden, den 30. Juli 1897. (1705)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch - Italienischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September l. J. kommt für Sendungen frischer Blumen aus Italien nach München Centralbahnhof bei Beförderung mit Schnellzügen der Eilgutschnittsatz Peri tr. - München Centralbahnhof von 163,95 Francs für die Tonne zur Anwendung.

München, im August 1897. (1706)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu den auch für den Verkehr mit Basel Bad. Bf. und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen anderseits gültigen gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarifen Nr. 1 für Bier und Nr. 3 für Lebensmittel ist mit Gültigkeit vom 1. August 1897 je der Nachtrag II erschienen.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif. Nähere Auskunft ertheilt das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 2. August 1897. (1707)
Generaldirektion.

Nach Eröffnung der Station Cosel (Oderhafen) für den allgemeinen Wagenladungsverkehr müssen die Frachtbriefe über diejenigen Sendungen, welche an der Umschlagstelle dortselbst umgeschlagen werden sollen, die Vorschrift tragen: „Zur Weiterbeförderung auf der Oder." Fehlt dieser Vermerk und wird infolge dessen eine Umstellung der Wagen erforderlich, so wird hierfür die tarifmässige Umstellungsgebühr erhoben. Für die Anmeldung der Umschlagsgüter bei der Hafenabfertigung bleiben die besonders bekannt gemachten Bestimmungen bestehen.

Kattowitz, den 31. Juli 1897. (1708)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Bayerischer Vieh- usw. Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. kommt zu dem Tarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält neben einigen Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt D. Frachtsätze für verschiedene aus dem Bezirk der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn ausgeschiedene und in den diesseitigen Bezirk übergegangene Stationen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, durch die auch der Nachtrag zu beziehen ist.

Frankfurt a/M., den 31. Juli 1897. (1709)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Die durch Hochwasser auf den Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen in ganz aussergewöhnlichem Umfange verursachten Betriebsstörungen haben zur Folge, dass der Güterverkehr (Eil- und Frachtgut) vielfach nur unter Benutzung erheblicher Umwege bedient werden kann.

Insoweit Güter in Betracht kommen, die von der Eisenbahn bereits übernommen sind oder die unterwegs sich befinden, werden die Absender, wenn es nicht rathsam erscheint, das Gut auf einem Umwege dem Bestimmungsorte zuzuführen, gemäss § 65 (3) der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands zur Verfügung aufgefordert. Dagegen können bis auf weiteres Eil- und Frachtgüter, die von heute ab aufgegeben werden und deren Beförderung die Benutzung einer Umwegstrecke erforderlich macht, nur gegen Berechnung der tarifmässigen Frachten für die Umwegstrecke übernommen werden.

Sendungen der bezeichneten Art werden zur Beförderung übernommen, dafern der Absender im Frachtbriefe sein Einverständniss zur Berechnung der Umwegsfracht ausdrücklich erklärt.

Dresden, am 2. August 1897. (1710)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 5. August l. J. wird die Station Vallorbes loco der Jura-Simplonbahn mit einem Schnittfrachtsatz von 74 Centimes für 100 kg in die Schnitttabelle B des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Steine) des Tarifhefts I B einbezogen.

Karlsruhe, den 31. Juli 1897. (1711)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn. Vom 19 Juli/1. August d. J. beträgt die nach dem Russisch-Ostpreussischen Getreidetarif, Ausnahmetarif 7, Seite 46 und 49 zu erhebende Ueberfuhrgebühr über die Wolga nicht 15,25 Kop. sondern nur **9,15 Kop.** für 100 kg.

Direktion. (1712H&V)

Norddeutscher Donau - Umschlagsverkehr über Passau-Regensburg-Deggen-

dorf Donaulände trans. Am 16. d. Mts. wird die Station Hamburg H. in den Ausnahmetarif 1 für Eisen- und Stahlwaaren der Abtheilung a des Gütertarifs für den vorbezeichneten Verkehr (Verkehr nach dem Donaugebiet im allgemeinen) einbezogen.

Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Güterabfertigungs- und die Auskunftsstellen nähere Auskunft.

Breslau, am 4. August 1897. (1713)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. d. Mts. ist der Nachtrag IX zum Hessisch-Pfälzischen Gütertarif vom 1. Februar 1891 eingeführt worden.

Mainz, den 2. August 1897. (1714)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 10. August dieses Jahres treten nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Von Anzenau nach	Ausnahmetarif 6a (Holz) Pfennig für 100 kg
Dresden-Altstadt . .	129
Dresden - Neustadt (Leipz. u. Schles. Bhf.)	132
Gera (Reuss) S. Stsb. u. P. St. B. . . .	139
Hainsberg	132
Sohland	118

Dresden, am 3. August 1897. (1715)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Tarifbestimmungen für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-überseeischen Personenverkehr über Hamburg, Bremen und Triest werden unter Abschnitt III A a Nr. 5 Absatz 1 wie folgt ergänzt:

Das Gleiche gilt für die Züge der Sächsischen Staatseisenbahnen Nr. 8, 20, 20a, 19, 19a und 13 sowie der Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 136, 132, 134, 137, 135 und 133, betreffs der Züge letzterer Verwaltung jedoch nur für den direkten Verkehr.

Diese Bestimmung, welche gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden ist, tritt sogleich in Kraft.

Altona, den 3. August 1897. (1716)
Königliche Eisenbahndirektion.

Personenverkehr mit den Nordseeinseln Norderney, Juist, Borkum usw. Die in den vom 1. Mai 1897 ab gültigen Nachtrag I zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Münster i/W., den 4. August 1897. (1717)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Verbands-Gütertarif. Die Anwendung der Sätze des Ausnahmetarifs 2 für Düngemittel etc. (Rohstofftarifs) auf Grubenholz, wie im Spezialtarif III genannt, wird vom 20. d. Mts. ab auf den gesammten Verbandsverkehr mit Ausschluss jedoch der Mecklenburgischen Staatsbahn, der Priegnitzer und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn ausgedehnt.

Hannover, den 3. August 1897. (1718)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. (Aufnahme der Station „Pilsen-Skodawerke" in den Verbands-Gütertarif.) Die am 1. April l. J. eröffnete Station Pilsen-Skodawerke wird für Gütersendungen der Firmen E. Skoda, Fürth & Gellert, B. J. Bruml, Heinrich Görges, Eduard Kroh, Wilhelm Liebstein, Lorenz Just und Adolf Mencik in Pilsen in den Tarif des oben bezeichneten Verbands einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die für den Verkehr mit Pilsen bestehenden direkten Frachtsätze zu Grunde gelegt; ausserdem wird für alle Sendungen nach und von der Station Pilsen-Skodawerke, mit Ausnahme der über Eger expedirten, ein Frachtzuschlag von 0,3 kr. pro 100 kg erhoben.

Wien, am 2. August 1897. (1719)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Aenderung des Wortlautes der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 2 B. Mit Gültigkeit vom 15. September 1897 erhalten die Bestimmungen für die Anwendung des Ausnahmetarifes 2 B in dem vom 1. September 1896 gültigen Tarif — Theil II, Heft 1 für den obbezeichneten Verkehr, Seite 55, folgende neue Fassung:

„Ausnahmetarif 2 B
für die Beförderung von Gütern
aller Art

einschliesslich der in der Güterklassifikation auf Umexpedition in der Grenzstation verwiesenen, sofern diese Frachtberechnung sich billiger stellt, als nach den allgemeinen Sätzen der Stückgut- und Wagenladungsklassen, der Spezial- und Ausnahmetarife.

Ausgenommen sind:

1. die nach den „Allgemeinen Tarifvorschriften" im Theil I Abtheilung B für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits auf Umexpedition an der Grenze verwiesenen Güter;
2. Getreide, Hülsenfrüchte, Malz aller Art und Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, ferner Eier, Wolle, Rübensamen und Zucker aller Art, für welche besondere Ausnahmetarife vorgesehen sind.

Die Frachtsätze gelten:

a) bei Aufgabe von Mengen unter 5000 kg;
b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg;
c) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg

für den Frachtbrief und Wagen nach Stolbunowo und Schmerinka, sowie nach darüber hinaus gelegenen Russischen Stationen."

Wien, am 1. August 1897. (1720)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordbrabant - Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. September d. J. gelangt zu dem Gütertarif für den Lokalverkehr zwischen unseren auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen sowie für den Verkehr zwischen diesen Stationen einerseits und unseren auf Niederländischem Gebiete gelegenen Stationen andererseits vom 1. Oktober 1892 der Nachtrag 3 zur Einführung.

Genannter Nachtrag enthält ausser Aenderungen der besonderen Bestimmungen etc. ermässigte Frachtsätze für Entfernungen von 1—50 km in den Spezial-Tarifklassen. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen.

Die Einführung des Nachtrags ist von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden.

Gennep, den 30. Juli 1897. (1721)
Die Direktion.

5. Lieferfristen.

Vorbehaltlich der Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums werden aus Anlass der durch Hochwasserschäden auf den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen verursachten aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse die auf Grund von § 63 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in den Tarifen festgesetzten Lieferfristen allgemein um eine Zuschlagsfrist von 2 Tagen für alle auf den Sächsischen Staatsbahnen beförderten Eil- und Frachtgüter von heute ab verlängert.

Dresden, am 2. August 1897. (1722)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Infolge der durch die Elementarschäden eingetretenen Verkehrsunterbrechungen ist für Sendungen via Bodenbach und Tetschen und umgekehrt, vom Tage der Eröffnung des Verkehrs über die Hilfsrouten bis auf weiteres, eine Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen von 5 Tagen bei Frachtgütern und 2 Tagen bei Eilgütern, vorbehaltlich der Genehmigung des hohen K. K. Eisenbahnministeriums, festgesetzt worden.

Prag, den 3. August 1897. (1723)

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 62. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, S W.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 11. August 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 15 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Venezuela und die Grosse Venezuelabahn.

(Fortsetzung aus Nr. 61.)

Carácas, wo die Eisenbahn beginnt, die Hauptstadt von Venezuela, ist die wichtigste Stadt im nördlichen Südamerika. Ihre Bewohner nennen sie gern Klein-Paris von Südamerika und haben Recht, auf ihren Wohnsitz stolz zu sein. Im Norden der Stadt zieht sich die lange Bergkette hin, deren Gipfel finster auf Carácas herabblickt und eine Höhe von 2 600 m erreicht. Die Bahn klimmt, wie wir wissen, im Thal des Flusses Guaire, in welchem die Hauptstadt liegt, hinauf, bis der höchste Punkt der Linie bei Los Teques, 300 m oberhalb Carácas, erreicht ist. 10 Tunnel waren erforderlich, um zu dieser aufblühenden Stadt zu gelangen. Bis zu diesem Punkte ist das Thal gut angebaut. Los Teques ist ein berühmter Kurort für solche, die an Hals- oder Lungenkrankheiten leiden. Mancher ist aus Europa dorthin gekommen und hat inmitten einer entzückenden Landschaft und einer interessanten Bevölkerung neues Leben gefunden. Der Tunnel Nr. 10 ist bei einer Länge von ungefähr 300 m der grösste auf der ganzen Linie. Von hier windet sich die Bahn durch 76 Tunnel, über 46 stählerne Viadukte und 30 grosse Brücken abwärts, bis sie Las Tejerias erreicht.

Die Scenerie in diesem Theil der Bahn erinnert — um einem Amerikanischen Gewährsmann zu folgen — an die Mexikanische Eisenbahn zwischen Orizaba und Boca del Monte oder an die Bahn das Kinzigthal hinauf zwischen Hornberg, Triberg und Donau-Eschingen im Schwarzwald. Bei Las Tejerias überschreitet die Bahn den Tuy-Fluss und befindet sich nur etwa 500 m über dem Meeresspiegel. Hier befindet sie sich in einem der fruchtbarsten Thäler der Welt, und die Erzeugnisse dieser Gegend werden der Bahn immer mehr die Hauptzufuhr an Frachtgütern liefern. In der Luftlinie beträgt die Entfernung von Los Teques nur etwa 20 km; jedoch haben 65 km Bahn gebaut werden müssen, um mässige Steigungen und den nothwendigen Schutz vor Unterspülungen zu gewinnen. In den nächsten 20 km überschreitet die Bahn eine weitere Wasserscheide und geht aus dem Thal des Tuy in das merkwürdige Becken des Valenciasees oder die Araguathäler über, um hier die schöne Stadt La Victoria zu erreichen, deren Bevölkerung von über 15 000 Seelen sich während 300 Jahren friedlichen Gedeihens kaum geändert hat. Vornehmlich von dem an der Stadt vorüberfliessenden Strom wird der Valenciasee gespeist, welcher in einem von Bergen umgebenen Becken liegt und keinen Abfluss zur See hat, obgleich er von derselben am nächsten Punkt nur 30 km entfernt ist. Die anderen Seen der Erde, welche ähnlich wie dieser gelegen sind, sind salzhaltig, so das Todte

Meer in Judäa, der Grosse Salzsee und viele andere. Die grosse Wassermasse des Valenciasees behält jedoch trotz der beständigen, unter der Einwirkung der tropischen Sonne während der langen trockenen Jahreszeit sich vollziehenden Verdunstung ihre Frische und birgt einen grossen Reichthum von Fischen und Krokodilen. Der Grund für die angegebene Thatsache liegt in den starken, jährlich etwa 5 m betragenden Regengüssen, durch die die Flüsse und verborgenen Quellen gespeist werden, und welche die von den Sonnenstrahlen aufgesogene Feuchtigkeit immer wieder ersetzen.

Dass die beiden berühmten Thäler des Tuy-Flusses und des Valenciasees es vollständig rechtfertigten, wenn sie durch eine Eisenbahn der Welt erschlossen wurden, wird auch dem flüchtigen Beobachter klar, selbst wenn er im Eisenbahnwagen mit einer Geschwindigkeit von 25 km in der Stunde an den Ufern des Sees dahineilt. Die ganzen 80 km von La Victoria nach Valencia führen durch eine fruchtbare Gegend, wo alle dem Menschen nur bekannte Nährpflanzen im Ueberfluss vorhanden sind. Mais kann im Oktober gepflanzt und um Weihnachten geerntet werden. Kaffee, Baumwolle und Bananen kann man wild wachsen sehen. Das Vieh ist glatt und fett, das Zuckerrohr verleiht weiten Strichen der Landschaft seine eigenthümlichen grünen Schatten. Ausser der Kokosnuss giebt es keinerlei tropische Früchte, die in diesem Landstrich nicht gedeihen, und die Anzahl Menschen, welche auf der Quadratmeile leben können, geht in die Tausende. Vor hundert Jahren hat Humboldt diese Thäler durchstreift und berichtet, dass auf der Quadratmeile 200 Menschen wohnen. Die natürliche Vermehrung ist durch verschiedene Ursachen niedergehalten worden, und obgleich Valencia von 7 000 auf 40 000 Seelen gewachsen ist, wurden doch andere Plätze durch Revolutionen, Auswanderungen und Misserfolge der eine wesentliche Quelle des Gewinnes bildenden Zuckerindustrie zurückgehalten.

Die physikalische Beschaffenheit der hier in Betracht kommenden Thalgebiete hat sich seit der Zeit Alexander von Humboldt's, der die Gegend um Valencia vor 100 Jahren besuchte, nicht im geringsten geändert. Er schildert sie folgendermaassen: Die Araguathäler enthielten im Jahre 1801 mehr als 52 000 Einwohner auf einem Raum von 13 Leguas Länge und 2 Leguas Breite; dies macht 2 000 Einwohner auf die Quadratlegua und entspricht ungefähr der dichtesten Bevölkerung Frankreichs. Die Häuser waren durchweg aus Stein gemauert; jeder Hof enthielt Kakaobäume, die über die Wohnungen emporragten. Ausser Weizen, Zucker, Baumwolle, Kakao und Kaffee wurde Indigo in grossem Maasse angebaut.

Diese Thäler bilden ein enges Becken zwischen Granit- und Kalksteinbergen von ungleicher Höhe. Im Norden sind sie von der Küste durch die Sierra Mariara und im Süden von den Steppen durch die Ketten von Guacimo und Yusma getrennt. Im Osten und Westen sind sie durch Hügel von geringerer Höhe begrenzt. Die von denselben herabkommenden Flüsse vereinigen ihre Wasser, welche sich in einem Binnensee sammeln, der keine Verbindung mit dem Meere hat. Diese Wassermasse, welche wir den Valenciasee und die Indianer Tacarigua nennen, ist grösser als der Neuchateller See, hat aber in seiner allgemeinen Gestalt mehr Aehnlichkeit mit dem Genfer See. Die südlichen Ufer sind wüst und von einem Schirm hoher Berge umgeben, während die nördlichen Ufer mit reichen Pflanzungen von Zuckerrohr, Kaffeebäumen und Baumwolle geschmückt sind. Wege, die mit Cestrum, Azedarach und anderen fortwährend in Blüthe stehenden Sträuchern eingefasst sind, durchkreuzen die Ebene und verbinden die hier und da zerstreuten Landgüter. Jedes Haus ist von einer Baumgruppe umgeben. Die Ceiba mit ihren grossen gelben Blüthen vereint ihre Zweige mit denen der purpurfarbenen Erythrina und verleiht der Landschaft einen eigenthümlichen Charakter. Die Vielfältigkeit und der Glanz der Farben in der Vegetation bildet einen Kontrast zu der gleichmässigen Färbung des wolkenlosen Himmels. In der trockenen Jahreszeit, wenn wallender Dampf über dem brennenden Boden lagert, wird seine Frische und seine Fruchtbarkeit durch künstliche Bewässerungen erhalten. Hier und da durchdringen die granitnen Felsen das angebaute Land und ungeheure Massen steigen plötzlich mitten in der Ebene auf; ihre nackten und zerspalteten Flächen bieten Nahrung für manche saftreiche Pflanzen, welche einen Boden für spätere Zeitalter vorbereiten. Oft hat ein Feigenbaum von der Gattung clusia, mit saftigen Blättern, seine Wurzeln auf dem Gipfel eines solchen einzeln ragenden Hügels in den Felsen hineingetrieben und überblickt die Landschaft. Mit ihren abgestorbenen und verwitterten Zweigen sehen diese Bäume aus wie Signale, die auf einem steilen Hügel aufgerichtet wurden. Die Gestalt dieser Hervorragungen enthüllt das Geheimniss ihres Ursprungs; als dieses ganze Thal noch mit Wasser angefüllt war und die Wogen gegen den Fuss des Piks von Mariara, der Teufelswand und der Küstenkette schlugen, waren diese felsigen Hügel Untiefen oder kleine Inseln.

Aber der Valenciasee ist noch wegen anderer Umstände als wegen seiner Schönheiten bemerkenswerth. Nach sorgfältiger Untersuchung überzeugte sich Humboldt, dass in ganz frühen Zeiten das ganze Thal von den Bergen von Cocuyza bis zu denen von Torito und Nirgua, und von der Sierra Mariara bis zur Sierra Guigue, Guacimo und La Palma mit Wasser angefüllt gewesen ist. Die Gestalt der Hervorragungen und ihre jähen Abhänge deuten auf die Ufer eines alpinen Sees. Dieselben kleinen Muscheln, welche heute im Valenciasee vorkommen, werden auch in 3 oder 4 Fuss dicken Schichten im Herzen des Landes bis nach Turmero und La Concession bei Victoria gefunden. Diese Thatsachen beweisen ein Zurückweichen der Gewässer, aber es existirt kein schlagender Beweis dass in neuerer Zeit eine erhebliche Verminderung derselben eingetreten wäre, obgleich in den 30 Jahren vor dem Besuch Humboldt's die allmähliche Austrocknung dieses grossen Beckens allgemeine Aufmerksamkeit erreicht hatte. Diese Erscheinung hängt jedoch nicht mit unterirdischen Kanälen zusammen, wie manche annehmen, sondern beruht auf den Wirkungen der Verdunstung, welche noch durch die auf der Oberfläche des Landes hervorgebrachten Veränderungen gesteigert werden. Die Wälder schützen den Boden vor der unmittelbaren Einwirkung der Sonne und vermindern daher die Abnahme der Feuchtigkeit. Wenn daher die Wälder unkluger Weise vernichtet werden, so fliessen die Quellen weniger reichlich oder versiegen gänzlich. Bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts waren die Gebirge, welche die Thäler von Aragua umgeben, mit Wald bedeckt, und die Ebenen mit Dickicht, in welchem einzelne hohe Bäume zerstreut waren. Unter der Zunahme der Landbaues litt jedoch die Waldvegetation, und da die Ausdünstung in dieser Gegend ausserordentlich kräftig ist, so trockneten die kleinen Flüsse in dem unteren Theil ihres Laufs während eines grossen Theiles des Jahres aus. Da das Land, welches den See umgibt, ganz flach und eben ist, so legte ein Sinken des Wasserspiegels um nur wenige Zoll eine grosse Fläche des Erdbodens bloss, und in dem Maasse, wie das Wasser sich zurückzog, ergriffen die Pflanzer von dem neuen Lande Besitz.

Der Valenciasee ist mit schönen Inseln bedeckt. Es sind ihrer 15, von denen einige bebaut sind. Er ist reich an Fischen, liefert jedoch nur drei Arten, die weich und unschmackhaft sind. Ein kleines Krokodil, die Bava, welches im allgemeinen eine Länge von 3 oder 4 Fuss erreicht, ist sehr häufig, bemerkenswerth ist jedoch, dass weder der See noch irgend einer der sich in ihn ergiessenden Flüsse grössere Alligatoren besitzen, obgleich diese Thiere wenige Leguas entfernt in den Strömen, die sich mit dem Apure und Orinoco vereinigen oder direkt in das Karaibische Meer münden, im Ueberfluss vorhanden sind. Die Inseln bestehen ebenso wie das umliegende Land aus Gneiss. Von vielen der dort wachsenden Pflanzen hat man angenommen, dass sie diesem Landstrich eigenthümlich seien, so die am See vorkommenden Melonen und die Tomaten der Insel Cura.

Die Vegetation des Wassers längs den Ufern erinnerte die Reisenden an die Seen Europas, obgleich die besonderen Arten von Potamogeton, Chara und Equisetum der neuen Welt eigenthümlich waren.

Von den Flüssen, die sich in dies schöne Wasserbecken ergiessen, verdanken einige ihren Ursprung heissen Quellen, von denen die Reisenden jedoch nur die von Mariara und Las Trincheras untersuchen konnten. Wenn man den Lauf der Cura nach ihrer Quelle zu verfolgt, so sieht man die Berge von Mariara wie ein Amphitheater, das aus steilen, von zackigen Gipfeln überragten Felsen gebildet wird, in die Ebene hervortreten. Der Centralpunkt wird Rincon del Diablo (des Teufels Schlupfwinkel) genannt. Diese Massen bestehen aus grobkörnigem Granit und sind theilweise mit Vegetation bedeckt. In den Hügeln im Westen des Rincon befindet sich eine Schlucht, die verschiedene kleine Becken enthält. Die zwei äussersten haben nur einen Durchmesser von 8 Zoll, während der Durchmesser der drei tieferen 2 bis 3 Fuss beträgt. Die Tiefe dieser Becken wechselt von 3 bis zu 15 Zoll und ihre Temperatur beträgt 133 bis 138 ° F. Das heisse Wasser aus diesen Trichtern bildet eine Rinne, die 30 Fuss tiefer nur noch eine Temperatur von 118,4 ° hat. Diese Quellen sind leicht mit Schwefelwasserstoffgas imprägnirt; die Flüssigkeit ist mit einer dünnen Haut von Schwefel überzogen, und einige Pflanzen in der Nachbarschaft sind mit einer Kruste von demselben Stoff bedeckt. Südlich von dieser Schlucht, in der nach den Ufern des Sees hin sich ausdehnenden Ebene befindet sich eine andere Quelle gleicher Art, welche aus einer Spalte hervorkommt. Das Wasser, welches nicht so heiss ist, sammelt sich in einem Becken von einem Durchmesser von 15 oder 18 Fuss und einer Tiefe von 3 Fuss, worin die Sklaven von den benachbarten Pflanzungen sich am Schluss des Tages waschen. Die Reisenden badeten ebenfalls hier und fanden später in den nahen Wäldern schöne Pflanzen von grosser Mannigfaltigkeit.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 1. Oktober d. J. zur Eröffnung gelangenden Strecken Friedberg-Hungen (23,77 km) und Beienheim-Nidda (19,23 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Abrechnung von Vereinsbahnstrecken. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen wird die am 1. August 1893 eröffnete 17,75 km lange, mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins vom 16. August 1893 Nr. 2347 den Vereinsbahnstrecken zugerechnete Lokalbahnstrecke Kötzting-Lam, welche seither von der Bayerischen Staatseisenbahn pachtweise betrieben wurde, mit dem 1. Oktober d. J. in die Selbstverwaltung der Eigenthümerin, der Aktiengesellschaft Kötzting-Lam in Lam, übergehen. Infolge dessen gehört die genannte Strecke vom 1. Oktober d. J. ab nicht mehr zu den Vereinsbahnstrecken.

Aenderung von Stationsnamen. Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Die an der Strecke Münster-Hamm belegene Station Mersch hat vom 10. d. Mts. ab den Namen Mersch i. Westf. erhalten.

Vereins - Kilometerzeiger. Der Vereins - Kilometerzeiger Nr. 80 (Szamosvölgyer Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern sind erschienen:

a) je der I. Nachtrag zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 54 (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen) und Nr. 68 (K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn);
b) der III. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 30 (Pfälzische Eisenbahnen);
c) je der V. Nachtrag zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen) und Nr. 37 (Königliche Eisenbahndirektionen zu Erfurt und Halle a/S.);
d) der VIII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern."

Durch den unter b) aufgeführten Nachtrag III wird der im Januar 1895 ausgegebene Nachtrag I und der im Dezember 1896 ausgegebene Nachtrag II zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 30 aufgehoben.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. Neu herausgegeben sind die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen), Nr. 62 (K. K. priv. Bozen-Meraner Bahn), Nr. 80 (Szamosvölgyer Eisenbahn) und Nr. 94 (Königlich Rumänische Staatseisenbahnen). Zu den Güterwagenpark-Verzeichnissen Nr. 35 (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg) und 42d (Königliche Eisenbahndirektion zu Stettin) ist je der Nachtrag I, zu dem Güterwagenpark - Verzeichniss Nr. 37 (Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt) der Nachtrag III und zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 85 (Holländische Eisenbahn) der Nachtrag V erschienen.

Aufgehoben sind:

1. das im März 1894 ausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 45 sowie die Nachträge I und II desselben;
2. das im Juni 1894 ausgegebene Verzeichniss Nr. 62;
3. das im August 1894 ausgegebene Verzeichniss Nr. 94.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2931 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins - Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend Antrag auf Aenderung der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3046 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 3047 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 9. und 10. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt am Main werden am 1. Oktober d. J. die 23,77 km lange Srecke Friedberg-Hungen mit den Zwischenstationen Dorheim (ab Friedberg 3,21 km), Beienheim (5,63 km), Melbach (8,50 km), Wölfersheim-Södel (10,57 km), Berstadt-Wohnbach (15,06 km), Obbornhofen-Bellersheim (17,54 km), Inheiden (21,47 km) und die 19,23 km lange Strecke Beienheim-Nidda mit den Zwischenstationen Weckesheim (ab Beienheim 1,71 km), Reichelsheim (3,98 km), Gettenau-Bingenheim (6,55 km), Echzell (7,96 km), Grund-Schwalheim (10,20 km), Häuserhof (13,01 km), Geiss-Nidda (15,50 km), Salzhausen (16,17 km) für den Personen-, Güter-, Vieh- usw. Verkehr eröffnet werden. Die Haltepunkte Inheiden und Salzhausen sind nur für Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet, während die übrigen Stationen ausserdem auch dem Güter-, Vieh- usw. Verkehr dienen. Hierbei ist jedoch ausgeschlossen die Abfertigung von a) Fahrzeugen in Dorheim, Beienheim, Weckesheim, Grund-Schwalheim und Häuserhof; b) Eil- und Frachtstückgut in Grund-Schwalheim und c) Sprengstoffe in Grund-Schwalheim und Häuserhof. Die neuen Bahnstrecken werden der Betriebsinspektion 2 sowie der Maschinen- und Verkehrsinspektion in Giessen unterstellt. Für den Betrieb gilt die Betriebsordnung der Nebeneisenbahnen Deutschlands.

Direktionsbezirk Mainz. Die 13,1 km lange vollspurige Nebenbahnstrecke Darmstadt - Ostbahnhof (Rosenhöhe)-Gross-Zimmern mit den Stationen Glasberg (ab Rosenhöhe 1,4 km), Rothes Kreuz (2,6 km), Bessunger Forsthaus (4,2 km), Rossdorf (7,3 km), Gundernhausen (10,0 km) und Gross-Zimmern (13,1 km) wird voraussichtlich am 1. September d. J. für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr sowie für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden, während die Beförderung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen ist. Die Haltepunkte Glasberg, Rothes Kreuz und Bessunger Forsthaus dienen nur dem Personenverkehr. Die neue Strecke wird der Betriebsinspektion 2 in Darmstadt unterstellt.

Akkumulatorwagen der Württembergischen Staatsbahn.

Bekanntlich ist die Württembergische Eisenbahnverwaltung schon seit einiger Zeit bemüht, für den Nahverkehr Be-

triebsmittel zu schaffen, welche geeignet erscheinen, die bisherigen, einen zu hohen Betriebsaufwand verursachenden Betriebsmittel zu ersetzen. Sind doch die mit dem gewöhnlichen Betrieb — Lokomotive und Wagen — verknüpften unverhältnissmässig hohen Kosten häufig die Ursache, dass öftere Zugverbindungen im Nahverkehr, so wünschenswerth sie an und für sich wären, nicht eingerichtet werden können. Die bisher angestellten Versuche mit dem Daimlermotorwagen und dem Serpolletwagen sind in mehreren Artikeln dieser Zeitung früher schon besprochen worden. Inzwischen ist zu den obengenannten Betriebsmitteln eine „kleine" Lokomotive mit geringen Feuerungskosten getreten und in neuester Zeit endlich ist die Verwaltung zu einem Versuch mit Elektrizität und zwar zum Betrieb mit Akkumulatoren übergegangen. Zu diesem Versuch fühlte sich die Württembergische Eisenbahnverwaltung veranlasst, nachdem es der Akkumulatorenfabrik-Aktiengesellschaft Hagen i/W. nach langjährigen Versuchen gelungen ist, die dem Akkumulatorenbetrieb bisher anhaftenden Mängel in der Hauptsache zu beseitigen. Eine Reihe von technischen Aenderungen ermöglicht nun eine starke Beanspruchung des Akkumulators in Bezug auf Stromstärken, so dass er allen Anforderungen gewachsen ist, und, was für den regelmässigen Betrieb von grosser Wichtigkeit ist, jederzeit innerhalb kurzer Frist wieder geladen werden kann. Dabei ist Ausdehnung und Gewicht der Batterien möglichst beschränkt und mit der dadurch erreichten Ermässigung des Energieverbrauchs werden zugleich die Betriebskosten wesentlich verringert. Die Württembergische Eisenbahnverwaltung hat, wie wir bereits in Nr. 54 S. 502 d. Ztg. mittheilten, einen bereits in Dienst gestandenen 44sitzigen Personenwagen III. Klasse neueren Systems durch die Aktiengesellschaft Elektrizitätswerke vormals O. L. Kummer in Niedersedlitz bei Dresden einrichten lassen. In Ergänzung dieser Mittheilung theilen wir noch folgendes über die Einrichtung jenes Wagens mit. Zwischen den Achsen, deren Zahl wegen des durch die Batterien erhöhten Gewichts von 2 auf 4 vermehrt wurde, befindet sich der Batteriekasten mit seinen 188 Elementen der Hagener Fabrik. Die Achsen werden von 2 je 35-pferdekräftigen Motoren angetrieben. Auf jedem Perron befindet sich der Apparat zur Regelung der Fahrt, den der Führer, je nach der Richtung der Fahrt auf dem vorderen oder hinteren Perron, durch eine Kurbel regulirt. Mit dieser Kurbel ist gleichzeitig, was eine wesentliche Verbesserung anderer Systeme bedeutet, die Bremsvorrichtung verbunden. Während der Fahrt geschieht die Regelung der Geschwindigkeit, das Anhalten und Anfahren mit genau denselben Apparaten, wie sie beim elektrischen Oberleitungsbetrieb vom Wagenführer benutzt werden; dabei fallen jedoch durch geeignete Schaltung der Akkumulatoren die energievernichtenden Widerstände weg. Die Batterie speist im Bedürfnissfall auch die an der Decke des Wagens angebrachten elektrischen Lampen. Als Schutzvorrichtung für den Führer gegen Wind und Wetter ist eine Glaswand angebracht. Die Fahrt unterscheidet sich in nichts von derjenigen der bisherigen Verkehrsmittel. Im Durchschnitt werden 30 km in der Stunde gefahren, doch kann die Schnelligkeit bis zu 40 km gesteigert werden. Der Wagen wird vorerst auf der Linie Untertürkheim - Kornwestheim (Güterbahn) und zwischen Stuttgart und Cannstatt zum Personenverkehr seit 3. d. Mts. regelmässig benutzt. Die Ladung mit frischer Elektrizität erfolgt nach je 2 Doppelfahrten und zwar vom Cannstatter Eisenbahn - Elektrizitätswerk aus unmittelbar durch einfachen Leitungsanschluss. In wenigen Minuten ist die Batterie, die nicht aus dem Wagen entfernt werden braucht, wieder geladen; die Füllung nimmt nicht mehr Zeit in Anspruch als das Wasserfassen der Dampflokomotiven.

Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn.

Im Jahre 1896/97 betrugen die Betriebseinnahmen 81 286 M. und die Betriebsausgaben 61 014 M. Von dem sich auf 20 272 M. beziffernden Ueberschusse gelangt nach dem Beschlusse der Generalversammlung eine Dividende von 0,75 % auf das 700 000 Mark betragende Aktienkapital zur Vertheilung.

Greifenberger Kleinbahnen.

Auf der Tagesordnung der am 25. d. Mts. stattfindenden ausserordentlichen Generalversammlung steht u. a. ein Antrag des Aufsichtsraths auf Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft für Mehrkosten und Neuanlagen, betreffend die Strecke Greifenberg-Horst sowie für den Bau der Kleinbahn Greifenberg-Dargislaff.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

Die Generalversammlung hat die Dividende für 1896/97 auf je 4,25 % für die Prioritäts-Stammaktien und für die Stammaktien festgesetzt.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft.

Die Konzessionsurkunde vom 12. April d. J., betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Liegnitz über Rawitsch nach Kobylin mit Abzweigungen von Görchen nach Gostkowo und Pakoslaw durch die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft ist in Nr. 182 des „Reichsanzeigers" veröffentlicht worden.

Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahnen erforderliche Anlagekapital ist auf den Betrag von 8 500 000 M. festgesetzt worden.

Für den Bau und Betrieb der Bahnen sind die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen maassgebend.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahnen muss längstens binnen $2^1/_2$ Jahren nach Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister erfolgen. (Die Eintragung ist bereits erfolgt, vergl. die Mittheilung in Nr. 60 S. 561 d. Ztg. Die Red.)

Lokalbahn von Karlsruhe nach Herrenalb und von Ettlingen nach Pforzheim.

Im „Regierungsblatt für das Königreich Württemberg" ist die Konzession für die oben bezeichnete Bahn, welche einem Unternehmerkonsortium, bestehend aus der Berliner Handelsgesellschaft, Robert Warschauer & Co. und dem A. Schaaffhausenschen Bankverein in Berlin für die auf Württembergisches Gebiet fallenden Theile dieser Bahn ertheilt worden ist, veröffentlicht. Nach der Konzessionsurkunde kann die Bahn mit Dampf oder elektrischer Kraft betrieben werden. Die Bahn ist von Karlsruhe über Rüppur, Ettlingen, Marxzell und Frauenalb nach Herrenalb und von Ettlingen über Reichenbach, Langensteinbach, Ittersbach, Weiler, Ellmendingen, Dietlingen und Brötzingen nach Pforzheim zu führen. Die Spurweite soll 1 m betragen. Für die Anlage der Bahn von Karlsruhe nach Herrenalb auf Württembergischem Gebiet wird dem Konzessionär von der Württembergischen Regierung ein einmaliger Beitrag von 18 000 M. für 1 km Bahnlänge im ganzen nicht mehr als 34 776 M. gewährt.

Stendal-Tangermünder Eisenbahn.

Nach der veröffentlichten Gewinn- und Verlustrechnung betrugen im Jahre 1896/97 die Betriebseinnahmen 238 593 M., die Betriebsausgaben 112 955 M. und der Ueberschuss 125 778 M., von welchem nach dem Beschlusse der Generalversammlung eine Dividende von 12 % zur Vertheilung gelangt.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Die am 2. d. Mts. stattgehabte Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht für das Jahr 1896/97 (vergl. Nr. 58 S. 541 d. Ztg.) und setzte die Dividende auf 6,50 % gegen 6,25 % im Vorjahre fest.

Elektrische Fernbahn Halle-Leipzig.

Der Bau der elektrischen Fernbahn Halle-Leipzig ist, soweit Preussisches Gebiet in Frage kommt, laut Bekanntmachung des Regierungspräsidenten zu Merseburg vom 31. Juli d. J. genehmigt worden. Die Preussische Konzession gelangt nunmehr, einer Verfügung des Königlichen Ministeriums des Innern in Dresden zufolge, von Seiten der unternehmenden Firma bei der Kreishauptmannschaft Leipzig in Vorlage, so dass die Zustimmung von Sächsischer Seite bald erfolgen dürfte.

Hanauer Kleinbahngesellschaft, A.-G., Hanau.

Die unter dieser Firma errichtete Gesellschaft ist nunmehr in das Handelsregister eingetragen worden. Das Grundkapital beträgt 750 000 M., eingetheilt in 750 Aktien à 1 000 M. Gegenstand des Unternehmens ist der Erwerb und Fortbetrieb der von Herrn Hermann Christner errichteten Kleinbahn von Hanau nach Hüttengesäss mit Abzweigung nach Langeselbold, sowie der Erwerb einer Reihe von Verträgen, die Herr H. Christner abgeschlossen hat. Als Vorstand wurde Herr H. Christner bestellt. Den ersten Aufsichtsrath bilden die Herren H. Brüning, Kaufmann F. Canthal und Fabrikant C. Böhm, sämmtlich in Hanau, Bankdirektor O. Körner in Magdeburg und Direktor K. Ströhler in Berlin.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Der im laufenden Steuerjahre zu den Kommunalabgaben einschätzbare Reinertrag der Main-Neckarbahn aus dem Jahre 1896, ausschliesslich des Antheils Preussens, ist für die an der gemeinschaftlichen Betriebsführung betheiligten anderen Staaten, wie folgt festgesetzt worden:

1. der Antheil des Grossherzogthums Baden auf 648 413 M.,
2. der Antheil des Grossherzogthums Hessen auf 1 217 191 M.

Aus dem Betriebe der Lokalbahn Jossa-Brückenau ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen für das Jahr 1896/97 nicht erzielt worden.

Görlitz-Krischa.

Der Kreistag des Landkreises Görlitz hat dem Komitee zum Bau einer vollspurigen Kleinbahn von Görlitz über Döbschütz nach Krischa eine Beihilfe von 54 000 *M.* gewährt.

Zollabfertigungsstelle am Bahnhof Friedrichstrasse zu Berlin.

Am 1. d. Mts. ist auf dem Bahnhofe Friedrichstrasse zu Berlin eine Zollabfertigungsstelle für das unter Zollkontrole eingehende Gepäck von Reisenden unter der Bezeichnung „Zollabfertigungsstelle am Bahnhof Friedrichstrasse zu Berlin" errichtet worden.

Fachausstellung des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen.

Der Vorstand des „Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen" hatte gelegentlich der diesjährigen, in Hamburg vom 5.—9. d. Mts. stattgehabten Hauptversammlung des Vereins dort eine strassenbahntechnische Ausstellung veranstaltet, die erste ihrer Art nicht nur in Deutschland, sondern überhaupt in allen Staaten, in denen man Strassenbahnen kennt.

In einem zur Ausstellungshalle hergerichteten Wagenschuppen auf dem Hauptbahnhof der Hamburger Strassenbahngesellschaft bei Falkenried waren von 38 Ausstellern in zahllosen Einzelobjekten alle möglichen strassenbahntechnischen Gegenstände vom einfachsten Rohmaterial bis zum vierachsigen Motorwagen-Untergestell und einem 100 pferdigen Walker-Generator ausgestellt.

Den grössten Raum in der Ausstellungshalle nahmen nach der „V. Ztg." die Objekte der Berliner Elektrizitätsgesellschaft Felix Singer & Co. ein, welche in 16 Nummern die wichtigsten technischen Betriebsmittel vorgeführt hatten, so auch den Walker-Generator, ferner ein Drehgestell zu einem vierachsigen und durch 4 Motoren getriebenen elektrischen Wagen, der für die Umwandlung der Oberschlesischen Dampfstrassenbahn bestimmt ist, und endlich noch mehrere einzelne Motoren von 25—50PS. u. dergl. Dann folgten Siemens & Halske, die u. a. ein mit 2 Motoren ausgerüstetes, von der Berliner Firma Tobler & Co. gebautes Untergestell für Zahnradbetrieb ausgestellt hatten, ferner ein Modell der unterirdischen Stromzuführung, wie sie in Berlin bei der Siemens & Halske'schen Linie Behrenstrasse-Treptow angewendet ist, sodann einen auf der Laufachse sitzenden Motor, durch welches System das sonst bei der Zahnradübertragung so häufig vorkommende, für die Fahrgäste stets äusserst unangenehme Brummen der Motoren abgestellt werden soll, und endlich noch eine Anzahl der bekannten Siemens'schen Messapparate. Weiter hatte die Bergische Stahlindustrie-Gesellschaft zu Remscheid 2 beachtenswerthe Untergestelle für Motorwagen: Type Berolina und Type Brandenburg ausgestellt, deren erstes, bei der Berliner Pferdebahn zu Versuchszwecken bereits in Betrieb, durch besondere Federkonstruktion das bekannte, für die Fahrgäste sehr lästige Wippen der zweiachsigen Wagen verhindern soll, und das von der Elektrizitätsgesellschaft Union ausgerüstet ist, während Type Brandenburg, von der Elektrizitätsgesellschaft Singer & Co.-Berlin mit Motoren ausgerüstet, ein Drehgestell für vierachsige Motorwagen darstellt. Ebenfalls Wagen-Untergestelle verschiedener, theils verbesserter Konstruktion, sowie Motoren usw. hatten dann noch ausgestellt Tobler & Co. und die Union, während Hanisch & Co. und Arthur Koppel Modelle, erstere von Salzstreuwagen mit Schienenreiniger, letzterer von Wagen und Geleisen einer nach den Deutschen Kolonien gelieferten Kleinbahn gesandt hatten. Die weitaus bedeutendsten und interessantesten Ausstellungsobjekte der Wagenbautechnik boten jedoch 2 von der Hamburgischen Strassenbahngesellschaft vorgeführte, selbstgebaute, grosse vierachsige Untergestelle mit 2 Motoren zu Wagen für 40 Personen. Namentlich das eine der beiden Untergestelle, das neuere, vom Ingenieur Giersch konstruirt und der Gesellschaft bereits patentirt, ist von auffallender Leichtigkeit und hat sich bei einem seit kurzem auf der Hamburger Strassenbahn bereits in Betrieb gestellten Wagen vortrefflich bewährt. Besonders für die Fahrgäste bietet dieser Wagen den grossen Vortheil, dass an den Kurven die drehbaren Doppelachsen den Wagen mit äusserster Leichtigkeit und ohne jeden Stoss um die Biegung führen, was bei den gewöhnlichen kleineren Wagen stets nur durch vollständige Verlangsamung der Fahrt zu ermöglichen ist.

Ausser diesen vielseitigen Gegenständen der Wagenbautechnik wies die Ausstellung noch zahllose Objekte für den Unter- wie Oberbau von Strassen- und Kleinbahnen auf. Namentlich die Abtheilung für Geleiseanlagen ist von den Deutschen Eisen- und Stahlwerken, wie dem Annener Gussstahlwerk, dem Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation, dem Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein (Osnabrück), der Gesellschaft für Stahlindustrie in Bochum, der Bergbaugesellschaft Phönix (Laar bei Ruhrort) und den Westfälischen Stahlwerken in Bochum ausserordentlich reich beschickt worden, während Oberleitungsmaterial von der Metallwaaren-Fabrik Fleck in Hamburg, Albert Thode in Hamburg, von der Gesellschaft für Strassenbahnen in Berlin, in ganz hervorragenden Kabelmustern aber von Felten & Guillaume, Carlswerk in Mülheim am Rhein vorgeführt wurde. Endlich hatten noch reiches Material für die verschiedenen Theile der elektrischen Strassenbahnanlagen ausgestellt die Harburger Hartgummifabrik von Dr. Traun, die Patent-Asbestonitfabrik (elektrisches Isolationsmaterial) von Ladewig & Co. in Rathenow, die Vakuum Brake-Company in London (Vakuumbremse) und die bekannte Fabrik elektrotechnischer Messinstrumente von Hartmann & Braun in Frankfurt a/M.

Kleinbahnprojekte.

Die Norddeutsche Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft in Altona will eine schmalspurige, für den Personen- und Güterverkehr bestimmte Kleinbahn mit Lokomotivbetrieb von Stadthagen nach Neuenknick herstellen.

Der Kreis Köslin plant die Herstellung einer schmalspurigen Kleinbahn von Köslin über Seydel und Kösternitz nach Natzlaff zum Anschlusse an die Kleinbahn Schlawe-Jatzingen-Sydow/Natzlaff.

Die Hamburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt, auf ihrer z. Zt. mit Pferden betriebenen Linie Hamburg-Lokstedt, den elektrischen Betrieb einzuführen.

Der Kreis Minden i. Westf. plant die Herstellung nachstehender, mit Lokomotiven zu betreibender schmalspuriger Kleinbahnen für Personen- und Güterverkehr: a) von Minden in Westfalen nach Windheim, zum Anschlusse an die Steinhuder Meerbahn bei Leese oder Loccum; b) von Kutenhausen nach Rahden (im Anschlusse an die Kleinbahn Minden i. Westf.-Uchte); c) von Minden i. Westf. nach Lübbecke über Hille oder Rothenuffeln.

Die Altmärkische Kleinbahngesellschaft beabsichtigt ihre schmalspurige Kleinbahn Clötze-Wernstedt von Wernstedt nach Vinzelberg fortzusetzen.

In Köln ist die Anlage einer elektrischen Strassenbahn, welche auf der neu hergestellten Rheinwerft die Verbindung zwischen der Marienburg und der Frohngasse bilden und ausserdem die Stadt halbkreisförig, mit mehreren Anschlusslinien nach den Vororten hin, umschliessen soll, in Aussicht genommen.

Westfälische Transportgesellschaft in Dortmund.

Die von Rheinisch-Westfälischen Industriellen und von Vertretern des Handels in den Emshäfen eingesetzte Kommission zur Bearbeitung des Plans der Bildung einer Transportgesellschaft für den Dortmund-Emskanal fordert nunmehr zur Betheiligung an dem Unternehmen auf. Das Aktienkapital der zu bildenden Gesellschaft soll 2 000 000 *M.* betragen, zunächst mit 25 % und mit dem Reste allmählich in 1898 und 1899 eingezahlt werden. Die Flotte soll aus 30 eisernen Schleppkähnen von 900 t und 10 eisernen Kähnen vom Rhein mit je 700 t Ladefähigkeit bestehen. Die Schiffe sollen den Abmessungen des Kanals entsprechend derart gebaut werden, dass dieselben auch auf dessen etwaiger Verlängerung bis zum Rhein und auf dem Rhein selbst Verwendung finden können. Die Leitung der Geschäfte wird die Speditions- und Rhederfirma Lehnkering & Co. in Duisburg übernehmen, welche zu diesem Zwecke eine Niederlassung in Dortmund und Agenturen in den Emshäfen errichtet. Bei einer Lademenge von durchschnittlich 700 t unter fortgesetzter Beschäftigung dieses Schiffsraumes würde es möglich sein, 8 Fahrten von Dortmund nach Emden und zurück zu unternehmen und damit ein Quantum von 224 000 t in jeder Richtung zu befördern. Es ist beabsichtigt, sämmtliche Stationen des Kanals durch regelmässige Fahrten mit einander zu verbinden. Nach der aufgestellten Rentabilitätsberechnung sollen für die Tonne Kohlen und Koks von Dortmund nach Emden 2,50 *M.* Fracht erhoben werden; die Reisedauer zwischen den beiden Endpunkten des Kanals ist auf 6 Tage veranschlagt. Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat beabsichtigt, sich mit 1 000 000 *M.* an dem Unternehmen zu betheiligen.

Deutsche Feld- und Industriebahnwerke.

Unter dieser Firma ist kürzlich eine Gesellschaft m. b. H. mit dem Sitze in Königsberg i. Pr. und Danzig unter Betheiligung eines ersten Königsberger Bankinstituts begründet worden, welche sich mit der Herstellung und dem Vertrieb — sowohl für Kauf wie Vermiethung — von Feld- und Kleinbahnmaterial aller Art, Gleisen, Lowries, Lokomotiven usw. befasst.

Aus der Schweiz.

Rhätische Bahn.

Das Volk des Kantons Graubünden hat mit grosser Mehrheit ein Gesetz angenommen, das eine Förderung des Ausbaues des von der Rhätischen Bahn daselbst erstellten Schmalspurnetzes, Landquart-Davos und Landquart-Chur-Thusis, bezweckt.

Zu diesem Behufe sind zunächst durch den Kanton von der Schweizerischen Eisenbahnbank in Basel die in ihrem Besitze befindlichen 5 000 Stück Aktien der Rhätischen Bahn angekauft worden. Damit wird dieser Hauptaktionär der Rhätischen Bahn, deren Aktienkapital aus 5 500 Stück à 500 Frcs. besteht. Er kann daher durch seine Vertretung in der Generalversammlung dahin wirken, dass diese Bahngesellschaft den Ausbau des Bündnerischen Schmalspurbahnnetzes möglichst rasch in die Hand nimmt und durchführt. Die 5 000 Aktien wurden zum Nennwerth übernommen und mit Obligationen des Kantons à 3,5 % ebenfalls zum Parikurse bezahlt. Zudem hat der Kanton von der Eisenbahnbank auch die in ihrem Besitz befindlichen Obligationen der Rhätischen Bahn im Betrage von 2 250 000 Frcs. à 4,5 % übernommen gegen Abgabe von Obligationen des Kantons à 3,5 %.

Im weiteren bestimmt das Gesetz, dass der Kanton sich an der Ausführung der noch zu bauenden Linien durch Uebernahme von 40 000 Frcs. in Aktien für das Kilometer betheiligt; bei Bahnstrecken, deren Anlagekosten 200 000 Frcs. für das Kilometer erreichen oder übersteigen, ist die Betheiligung auf 50 000 Frcs. und bei Tunneln von mehr als 3 km Länge auf 70 000 Frcs. für das Kilometer zu erhöhen. Diese Betheiligung des Kantons tritt jedoch nur dann ein, wenn die an der betreffenden Linie interessirten Gemeinden und Privaten ebenfalls Aktien übernehmen und zwar im Minimalbetrage von 25 000 Frcs. für das Kilometer. Auch soll die Betheiligung des Kantons nur dann eintreten, wenn höchstens die Hälfte des Anlagekapitals auf dem Anleihenswege aufzubringen bleibt.

In erster Linie soll der Ausbau des Schmalspurnetzes von Reichenau bezw. Bonaduz nach Ilanz und von Thusis nach dem Oberengadin geschehen, und zwar so, dass diese beiden Linien gleichzeitig und als ein einheitliches Unternehmen zu finanziren sind. Am Bau dieser Linien betheiligt sich der Kanton ausserdem mit 1 625 000 Frcs. in Aktien, welche er den Gemeinden an der Linie Landquart-Davos abtritt, als Entschädigung für die von diesen beim Bau derselben seiner Zeit geleisteten Subventionen.

Die von neuen Bahnlinien berührten Gemeinden sind gehalten, den dafür in Anspruch zu nehmenden Gemeindeboden, sowie das auf solchem befindliche Material an Steinen, Kies und Sand unentgeltlich abzutreten.

Zwecks Tilgung der Eisenbahnschuld und der Deckung sich ergebender Zinsausfälle wird ein Eisenbahnfonds gebildet, dem verschiedene Kantonaleinnahmen zugewiesen sind. Von der Eisenbahnschuld sind jeweilen mindestens 1 % jährlich zu tilgen.

Durch Annahme dieses Gesetzes ist der Ausbau des Bündnerischen Eisenbahnnetzes, insbesondere die Verbindung mit dem Engadin und nach dem Oberland bis Ilanz, einen Schritt weiter gefördert worden. Zur Verwirklichung desselben sind aber, neben der noch zu beschliessenden Aktienbetheiligung der interessirten Gemeinden und Privaten im Betrage von 25 000 Frcs. für das Kilometer, bedeutende Subventionen von Seite des Bundes und der an einer Hebung des Verkehrs gegen Südosten interessirten Schweizerischen Bahngesellschaften, der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen, nöthig. Vom Bund, für den der Bau dieser Bahnlinien — abgesehen von ihrer grossen strategischen und volkswirthschaftlichen Bedeutung — durch den Wegfall einer Anzahl unrentabler Postkurse eine bedeutende jährliche Ersparniss von etwa 170 000 Frcs. zur Folge hat, wird eine Subvention im Betrage von 8 000 000 Frcs. erwartet. Ein bezügliches Gesuch ist von Seite der Regierung des Kantons Graubünden bereits beim Bundesrathe eingereicht worden.

Aus Italien.

Luxuszüge.

In der letzten Europäischen Fahrplankonferenz wurde der projektirte Luxuszug London-Paris-Modane-Rom endgültig beschlossen. Dieser Expresszug soll in der nächsten Winterfahrplanperiode einmal wöchentlich in beiden Richtungen nach folgendem Fahrplane gefahren werden:

London . ab	Montag	9.— V.	Rom . ab	Donnerstag	8.30 V.
Paris . . „	„	5.15 N.	Genua . „	„	6.22 N.
Turin . . „	Dienstag	9.10 V.	Turin . „	„	10.3 „
Genua . . „	„	12.30 N.	Paris . an	Freitag	11.45 V.
Rom . . an	„	10.35 „	London „	„	7.— N.

In der Konferenz zu Christiania und in einer bald darauf in Frankfurt a/M. stattgefundenen Konferenz wurde auch, jedoch erst für Oktober 1898, die Ausführung des Luxuszuges Berlin und Ostende - Gotthard - Mailand allseitig angenommen, wogegen über den Expresszug Berlin - München - Verona - Rom-Neapel wegen der ablehnenden Haltung der Adriatischen Bahnen, auch in der Fahrplankonferenz eine Einigung nicht erzielt werden konnte.

Der Luxuszug Wien-Nizza soll im nächsten Winter täglich verkehren und zweimal in der Woche bis St. Petersburg verlängert werden.

Mit 1. September d. J. wird, wie bereits berichtet, ein neuer Eilzug zwischen Mailand und Rom über Parma - Sarzana-Pisa eingeführt werden, der die Strecke in etwas mehr als 11 Stunden durchfährt.

Probefahrt eines Zuges mit 90 km Geschwindigkeit zwischen Mailand und Turin.

Die Mittelmeerbahn strebt schon seit langem danach, die Geschwindigkeit ihrer Eilzüge bis auf die höchste, durch die Leistungsfähigkeit des Materials und die Beschaffenheit der zu durchfahrenden Strecken gegebene Grenze zu bringen. Bereits mit dem Inkrafttreten des Sommerfahrplans wurden viele Fahrzeiten bedeutend abgekürzt; die Geschwindigkeit der Eilzüge auf den wichtigsten Linien erreicht 60 km und auch auf einzelnen Strecken 75—80 km in der Stunde. So wird z. B. die 150 km lange Strecke Mailand - Turin trotz der nöthigen 7 Aufenthalte und eines Maschinenwechsels in 2 Stunden und 45 Minuten durchfahren. Die Mittelmeerbahn begnügte sich jedoch mit dieser für die lokalen Verhältnisse recht guten Leistung nicht, und in der Absicht, die Möglichkeit praktisch zu erweisen, diese Fahrzeit noch bedeutend herunterzusetzen, veranstaltete sie am 23. Juli d. J. zwischen Mailand und Turin eine Probefahrt mit einem Zuge, der auf der ganzen Strecke die in Italien noch nie erreichte Geschwindigkeit von 90 km einhalten sollte. Der Zug, der aus der Lokomotive Nr. 1710, 8 Wagen I. und II. Klasse und einem Gepäckwagen, sämmtlich im Inland gebaut, zusammengesetzt war, durchfuhr die Strecke, auf der er die für den normalen Dienst festgesetzten Aufenthalte machte, ohne jeden Zwischenfall, in der Zeit von 2 Stunden und 15 Minuten, wie es beabsichtigt war; dies ist für unsere Verhältnisse eine wirklich glänzende Leistung, und es ist zu hoffen, dass auch das gute Resultat bald praktisch verwerthet werde.

Valsuganabahn.

Nun scheint es endlich, dass die schon seit 30 Jahren schwebende Angelegenheit einer Verbindung Venedigs mit Trient mittelst der Valsuganabahn zu einer befriedigenden Lösung gelangt. Nachdem der auf Oesterreichischem Boden gelegene Theil Trient-Tezze bereits seit mehr als einem Jahre fertig gestellt und im Betriebe ist, handelt es sich darum, Tezze mit der Kopfstation Bassano der Italienischen Bahnen zu verbinden und den Bahnweg von Bassano nach Mestre durch die Erbauung der Diagonalstrecke Castelfranco Veneto-Mestre abzukürzen; zwischen Castelfranco Veneto und Bassano und Mestre und Venedig würden die bereits bestehenden Bahnlinien benutzt werden. Nach langen Verhandlungen ist endlich mit der Venezianischen Gesellschaft für öffentliche Bauten und Unternehmungen, welche mehrere Eisenbahnlinien des oberen Venetiens im Betriebe hat, ein Uebereinkommen zu Stande gekommen, nach welchem besagte Gesellschaft den Bau und Betrieb der Strecken Mestre-Castelfranco Veneto und Bassano-Tezze Oesterreichische Grenze für die von Provinz und Stadt Venedig und anderen betheiligten Körperschaften bewilligten Subsidien und für die vom Gesetze für den Bau und Betrieb von Ergänzungsbahnen staatlicherseits garantirten Subventionen übernehmen will. Dieses Uebereinkommen wurde dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt, welcher demselben seinen Beifall aussprach und namens der Regierung thatkräftigste Unterstützung versprach. Man darf erwarten, dass die betheiligten Kreise alles aufwenden werden, um das Projekt baldigst zur Ausführung zu bringen.

Neubauprojekte.

Dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten wurden Projekte zum Bau der Linien Montecorona-Perugia, Asti-Pinerolo, Spoleto-Ascoli Piceno, Pontassieve-Borgo S. Lorenzo, Bra-Savigliano-Barge, Iseo-Breno, Lanzo-Chialamberto und Mondovi-Villanova vorgelegt. Ferner sind die Vorverhandlungen für die Konstruktion der projektirten Linien Genua - Piacenza, Brescia-Trient, Varese-Luino und Sondrio-Tirano rüstig vorgeschritten. Der Bau der Linie San Giorgio di Nogara-Cervignano hat bereits begonnen, und die Arbeiten sind so weit vorgerückt, dass an die Eröffnung der Linie im nächsten Frühjahre gedacht werden kann.

Aus Afrika.

Kongostaat.

Am 1. Juni d. J. waren die Schienen bis Kilometer 292, also 28 km über den Inkissi hinaus gelegt; die Schienenlegung erreichte also seit 1. Juni 1896 genau 100 km. Da die ganze Bahn 385 km lang wird, so sind noch 93 km zu bauen und bei gleichem Baufortschritt wie in den beiden letzten Jahren ist die Vollendung vor Juni 1898 zu erwarten. Bis Tumba ist der Betrieb vorläufig seit 19. Mai 1896 und endgültig seit 24. Juli 1896 eröffnet.

Der schnelle Baufortschritt erweckte übrigens in der Kammer Besorgnisse über die gute Ausführung der Arbeiten; auf eine bezügliche Anfrage hat indessen der Finanzminister u. a. folgendes geantwortet: Der schnelle Fortschritt ist vor allem der grösseren Arbeiterzahl zu verdanken; so waren am 30. Juni 1895 2 841 schwarze Arbeiter beschäftigt, am 30. Juni 1896 3 885 und heute etwa 7 600. Ausserdem haben die Verbesserungen der Arbeitsbedingungen die Erhöhung der Nutzleistung der Arbeiter zur Folge gehabt, namentlich die 1895 eingeführte Prämieneinrichtung; so betrug die durchschnittliche Leistung der Erdarbeiter 0,861 cbm 1894/95, 1,377 cbm 1895/96 und 1,510 cbm 1896/97. Auch die Gestehungskosten einschliesslich der Prämien haben sich natürlich infolge der höheren Leistung vermindert, und zwar von 3,92 Frcs. für das Raummeter im Jahre 1894/95 auf 3,18 Frcs. im Jahre 1895/96 und 2,42 Frcs. im Jahre 1896/97. Die Prämien sind den schwarzen Bediensteten zugetheilt; die den weissen Angestellten zugewendeten Zubussen haben kaum 2 500 Frcs. jährlich im ganzen erreicht, da es die Gesellschaft für billiger und angemessener hält, aussergewöhnliche Leistungen der weissen Beamten durch Gehaltserhöhungen anzuerkennen.

Ueberdies kann der schnelle Baufortschritt in keiner Weise die gute Ausführung der Arbeiten beeinträchtigen, da gerade der Fortschritt des Baues vollständig von den Betriebsbedingungen der schon gebauten Strecke abhängt. Am Kongo, wo vom Oktober bis Mai fast ununterbrochen wolkenbruchartige Regen herrschen, würde jede unvollkommene Arbeit sofort durch die Wassermassen angegriffen werden und müsste von neuem gemacht werden. Die Bauleiter, die seit mehreren Jahren Erfahrung hierin haben, wissen besser als sonst jemand, dass eine schlecht gemachte Arbeit der Regenzeit nicht widersteht und demnach nicht eine Ersparniss sondern einen wesentlichen Zeitverlust bildet. Es würde demnach, um auf unrechtmässige Weise Zeit zu gewinnen, nur übrig bleiben, die Richtungslinie durch Preisgebung der Krümmungs- und Steigungsverhältnisse zu vereinfachen; nun hat aber nicht nur nichts ähnliches stattgefunden, sondern der geringste Krümmungshalbmesser ist von 50 auf 60 m und die stärksten Steigungen sind von 45 auf 40 mm gebracht worden.

Die dem öffentlichen Verkehr übergebene Strecke hat vom 1. Juli 1896 bis 30. April d. J. nach Abzug der für den Bau und die eigenen Bedürfnisse der Gesellschaft gemachten Sendungen eine Betriebseinnahme von 1 849 129,72 Frcs. ergeben. Diese Summe genügt, um die Betriebskosten sowie die Verzinsung und Tilgung des Anleihekapitals der Strecke Matadi-Tumba zu decken und um ferner sämmtliche Antheilscheine mit 3,5 % zu verzinsen. Dies beweist, dass es künftig keiner weiteren Mitwirkung des Belgischen Staates bedarf.

Britisch-Südafrika.

In einer am 8. Juli d. J. abgehaltenen Versammlung der Schuldscheininhaber der Betschuanaland-Eisenbahngesellschaft haben diese Inhaber der Gesellschaft die Erhöhung des Anleihekapitals von 1 300 000 £ auf 2 000 000 £ mit der Maassgabe gestattet, dass die neuen Schuldverschreibungen den gleichen Rang wie die älteren erhalten sollen und jährlich 5 % Zinsen beziehen. Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, sie jederzeit zum Kurse von 105 % nach vorangegangener 6 monatiger Bekanntmachung zurückzahlen; auch kann die Gesellschaft nur einen Theil zurückzahlen, in welchem Falle die zurückzuzahlenden Mengen auszuloosen sind.

Auf Grund dieser Ermächtigung hat die Gesellschaft am 9. Juli d. J. 600 000 £ Schuldverschreibungen zum Preise von 94 % zur Zeichnung aufgelegt; davon sind 10 % bei der Zeichnung, 10 % bei der Vertheilung, 20 % am 1. d. Mts., 20 % am 1. Oktober d. J. und 34 % am 1. Februar 1898 zu zahlen. Die Zeichner können die ganze Summe auch mit einem Male bezahlen und erhalten dann vom Zahlungstage ab, aber nicht vor der Vertheilung der Schuldverschreibungen, Zinsen. Die Zinsen werden halbjährlich am 1. Mai und 1. November gezahlt und werden bis 1. November 1915 von der Britisch-Südafrikanischen Gesellschaft gewährleistet. Die am 1. November d. J. und später fälligen Zinsen sowohl der jetzigen als auch der Stammanleihe werden in Baar bezahlt und es erfolgt auch keine andere Zinszahlung mehr in Schuldverschreibungen. Die jetzigen Schuldscheininhaber der Gesellschaft haben bis zu 15 % des Betrages ihrer Schuldverschreibungen und die Antheilhaber bis zu 12 % des Nennwerthes ihrer Antheilscheine Anspruch auf Bezug neuer Schuldverschreibungen.

Von der Betschuanaland-Eisenbahn ist die Strecke Vryburg-Mafeking (96 Meilen) am 3. Oktober 1894, die Strecke Mafeking-Mochudi (124 Meilen) am 1. März d. J. und die Strecke Mochudi-Palapye (135 Meilen) am 1. Juli d. J. dem Betriebe übergeben, während die Reststrecke bis Buluwayo gegen Ende Oktober d. J. eröffnet werden soll; die Gesammtlänge von Vryburg bis Buluwayo zählt dann ohne die Zweigbahnen 580 Meilen. Die verschiedenen dem Betriebe übergebenen Strecken haben sämmtlich mehr als genügende Betriebsergebnisse gehabt, um die Zinsen der Baukosten bezahlen zu können; der Verwaltungsrath hält sich daher für vollkommen berechtigt, die Bezahlung der Zinsen in Baar zu beginnen. Er glaubt fest, dass der Verkehr mehr als genügend sein wird, um die ganzen 2 000 000 £ Schuldverschreibungen zu verzinsen. Ausser dem Ertrage der Bahn hat aber die Gesellschaft 10 Jahre lang Anspruch auf eine jährliche Beihilfe von 20 000 £ seitens der Reichsregierung und auf eine jährliche Beihilfe von 10 000 £ seitens der Britisch-Südafrikanischen Gesellschaft.

Mosambik.

Nach dem Geschäftsbericht der Mosambik-Gesellschaft hat die Beïra-Eisenbahn, an der im Jahre 1896 ununterbrochen gearbeitet wurde, jetzt eine Länge von 186 Meilen; wahrscheinlich wird sie im Juli Nova Macequece und einige Monate später Mutari (Nova Umtali) erreichen.

Verschiedenes.

Eine Zahnradbahn auf den Berg Sinai

von der zukünftigen Bahnstation El-Tor (Hafenplatz) aus projektirt, wie der „D. Verk.-Ztg." aus Suez berichtet wird, die Gesellschaft, die sich jetzt in Kairo und Konstantinopel um die Konzession zum Bau einer Bahn von Port Said durch die Sinai- und die Arabische Halbinsel nach Basra am Persischen Meerbusen bewirbt. Der Bahnhof soll dort gebaut werden, wo sich jetzt das von der Kaiserin Helene, der Mutter Konstantins des Grossen, errichtete steinerne Kreuz befindet, und wo, der Ueberlieferung zufolge, Moses stand, als er die Offenbarung empfing.

Kartenwerke.

Straube's Plan „Berlin und seine Strassenbahnen nebst seinen Omnibuslinien", 1 : 22000 (Grösse 55 × 70 cm), gefaltet in Buchform mit Verzeichniss der Strassen, sämmtlichen Strassenbahnen und Omnibuslinien, vierfarbig, 50 ₰, ist soeben im Verlage des geographischen Instituts und Landkartenverlags, Julius Straube, Berlin SW. Gitschinerstrasse 109, erschienen. Dieser ganz neue Verkehrsplan von Berlin mit näherer Umgebung bietet eine treffliche, sofort erkennbare Uebersicht über alle Fahrgelegenheiten mittelst Pferdebahn, elektrischer Bahn, Dampfbahn, Omnibus, Dampfschiff und Eisenbahn von jedem Punkte der Stadt aus. Auf dem durch breite Strassen und grosse deutliche Schrift sehr übersichtlichen Stadtplan sind die Strassenbahnen durch rothe Linien, die Omnibusstrecken durch blaue Linien dargestellt, welche an ihren Ausgangs- und Endstationen mit einer deutlichen Zahl versehen sind, und welche mit dem zu Seiten des Plans gedruckten alphabetischen Verzeichniss (enthaltend Anfangs- und Endpunkt jeder Linie nebst Angabe der Fahrstrecke, Lage derselben auf dem Plane usw.) übereinstimmen. Die Nummer jeder Linie wiederholt sich an der ganzen Strecke in angemessenen Zwischenräumen, sodass es zur sofortigen Orientirung über die für den Weg günstigste Fahrgelegenheit nur eines einfachen Ablesens und Verfolgens der Nummer der gewählten Linie bedarf. Besonders verkehrsreiche Stellen sind in bedeutender Vergrösserung in 8 auf dem Plane befindlichen Nebenkärtchen deutlich dargestellt. Für Fremde insbesondere ist dieser Plan, der wirklich Aufschluss über das weitverzweigte Verkehrsnetz bietet, von unbedingtem Nutzen. Das handliche Format des Plans gestattet selbst seinen Gebrauch auf der Strasse.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: der Regierungs- und Baurath Peters, bisher in Breslau, nach Magdeburg behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitglieds der Eisenbahndirektion daselbst und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Junghann, bisher

in Ratibor, nach Beuthen O/S. als Vorstand der Betriebsinspektion 2 daselbst. Ferner ist am 1. d. Mts., infolge Auflösung der Bauabtheilung in Camburg und Abwickelung der Restarbeiten für die Strecke Zeitz-Camburg durch die Betriebsinspektion Jena, der jetzige Vorstand der Bauabtheilung, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Ritter von Camburg nach Jena versetzt.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Der Betriebsingenieur Wilhelm Weiss in Landshut wurde zum Vorstand der in Landshut am 16. d. Mts. zu errichtenden Eisenbahn-Bausektion und der Betriebsingenieur bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Ferdinand Beutel zum Vorstand der am gleichen Tage in Kronbach zu errichtenden Eisenbahn-Bausektion, ferner der Abtheilungsingenieur Heinrich Saller in Burghausen zur Eisenbahn-Bausektion Dorfen, sämmtliche Genannte in ihrer bisherigen Diensteseigenschaft, berufen.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Befördert wurden: Betriebsinspektions-Assistent Daniel in Rottweil auf eine Expeditorsstelle im administrativen Dienst der Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit dem Titel Sekretär; Abtheilungsingenieur tit. Bauinspektor Th. Strudel bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion auf die neu errichtete Stelle des Vorstands der Oberbau-Materialverwaltung in Heilbronn mit den Dienstrechten eines Bauinspektors; Maschineningenieur tit. Maschineninspektor Stocker, funktionirender Vorstand des maschinentechnischen Büreau der Generaldirektion auf eine neuerrichtete Maschineninspektorstelle bei diesem Büreau; der Vorstand der Eisenbahn-Inventarverwaltung, tit. Inspektor Neff zum Expeditor auf seiner dermaligen Stelle unter Verleihung des Titels und Rangs eines Kanzleiraths; Betriebs-Inspektionsassistent Thuma in Ulm auf eine Expeditorsstelle im administrativen Dienst der Generaldirektion mit dem Titel Sekretär; Maschineningenieur Nallinger zum Vorstand der Wagenwerkstätte in Cannstatt mit dem Titel Maschineninspektor.

Versetzt wurde auf Ansuchen: Maschineninspektor Glück, Vorstand der Wagenwerkstätte Cannstatt auf eine Maschineninspektorstelle bei dem maschinentechnischen Büreau der Generaldirektion.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der Preussische Regierungsbaumeister Jaretzki zu Strassburg i/Els. ist zum Kaiserlichen Eisenbahn-Maschineninspektor ernannt worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Werdorf für Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. September d. J. wird an der Bahnstrecke Deutz-Giessen zwischen den Stationen Ehringshausen und Asslar der Haltepunkt Werdorf für Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau. (1724)

Frankfurt a/M., den 3. August 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wegen Hochwasser ist der Verkehr auf der Linie Wien Nordbahnhof-Wien Donauuferbahnhof am 1. l. Mts. eingestellt worden.

Muthmassliche Dauer der Verkehrsstörung vorläufig unbestimmbar.

Wien, am 4 August 1897. (1725)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Infolge Hochwasserschäden musste der Frachtenverkehr zwischen Wien-Baden-Neustadt und Wien-Pottendorf-Neustadt vom 30. Juli l J. bis auf weiteres eingestellt werden.

Die Behebung der Verkehrsunterbrechung dürfte voraussichtlich circa in 10–14 Tagen erfolgen.

Wien, am 30 Juli 1897. (1726)

K. Bayer. Staatseisenbahnen. Wegen Einsturzes der Altenmarkter Traunbrücke infolge Hochwassers ist der Güterverkehr zwischen Altenmarkt und Trostberg auf der Lokalbahn Traunstein-Trostberg auf längere Zeit eingestellt.

München, den 6. August 1897. (1727)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Hochwassers wurde der Verkehr auf folgenden Strecken bis auf weiteres unterbrochen:

Am 29. Juli: Stanislau-Kolomea.

Am 30. Juli: Nussdorf-Klein-Schwechat-Penzing, Reckerwinkel-Amstetten, St. Pölten-Kernhof, St. Pölten-Tulln, Scheibmühl-Hainfeld, Pöchlarn-Kinberg-Gaming, Aschbach-St. Peter Seitenstetten, Kefermarkt-Freistadt, Wels-Unterrohr, Steinnach-Irdning-Traunkirchen, Vöcklabruck-Salzburg, Ried-Simbach, Steindorf-Braunau, Salzburg-Hallein, Steyr-Kleinreifling, Kleinreifling-Selzthal, Steinach-Irdning-Bischofshofen, Leoben-Vordernberg, Hannsdorf-Nicklasdorf, Niederlindewiese-Heinersdorf, Nicklasdorf-Zuckmantel, Nicklasdorf-Ziegenhals.

Am 31. Juli: Kleinmünchen-Asten, Ried-Aurolpmünster, Ried-Neumarkt-Kalham, Ried-Manning, Vöcklabruck-Kammer, Hieflau-Eisenerz, Budweis-Wessely, Bodenbach-Komotau, Klostergrab-Moldau, Böhm. Leipa-Niemes.

Wien, am 5. August 1897. (1728)

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Zu Folge Wolkenbruchs erfolgten Beschädigung des Bahnkörpers war der Zugverkehr zwischen den Stationen Málmás fürdö und Bükszád Bálványos, der Strecke Sepsi Szt. György-Csik-Szereda vom 25. bis 31. Juli l. J. eingestellt.

Budapest, am 4 August 1897. (1729)

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Gesammtverkehr auf den Strecken Reifland-Pockau-Lengefeld vom 8. d. M., Zittau, Bhf. Oybin und Dresden-Tharandt-Klingenberg vom 9. d. Mts. ab wieder aufgenommen

Dresden, am 9. August 1897. (1730)

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Der durch Hochwasser unterbrochene Verkehr am Elbkai in Dresden-Neustadt und in Dresden-Altstadt sowie am Elbkai und Hafen in Riesa ist in Dresden-N. am 7. und auf den anderen Plätzen am 9. August wieder aufgenommen worden.

Dresden, am 9. August 1897. (1731)

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Gesammtverkehr auf der Strecke Hainichen-Rosswein der Linie Rosswein-Niederwiesa am 5. d. Mts. wieder aufgenommen, während Wiederaufnahme auf den Linien

Dresden-Bodenbach am 8. d. Mts.,
Dresden-Freiberg zwischen Dresden und Tharandt am 8. d. Mts.,
Freiberg-Chemnitz zwischen Falkenau und Flöha am 8. d. Mts,
Pirna-Berggiesshübel zwischen Pirna und Neundorf am 9. d. Mts.

erfolgen soll.

Dagegen wurde auf der Linie Freiberg-Moldau zwischen Mulda und Nassau der Verkehr am 5. d. Mts. wieder eingestellt.

Dresden, am 6. August 1897. (1732)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Schlesisch-Sächsischer Verband. Vom 1. August d. J. ab sind in den im obenbezeichneten Verbande bestehenden Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) die Artikel „Torfstreu und Torfmüll" aufgenommen worden.

Die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen findet auf diese Artikel keine Anwendung.

Breslau, den 6. August 1897. (1733)
Königliche Eisenbahndirektion.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. tritt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs neue bezw. abgeänderte Entfernungen für die an der Neubaustrecke Hagenow-Oldesloe belegenen Stationen Bantin, Bobzin, Hagenow-Stadt, Hollenbek, Kastorf, Klein-Berkenthin, Ratzeburg, Sirksrade, Schmilau, Treuholz, Wittenburg i. M. und Zarrentin, ferner für Weddingstedt des Direktionsbezirks

Altona, einen neuen Entfernungszeiger für den Verkehr mit Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn, sowie anderweite Entfernungen für verschiedene Verkehrsbeziehungen.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,70 M. durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 7. August 1897. (1734)
Königliche Eisenbahndirektion.
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Nachdem die durch Hochwasser verursachten Verkehrsstörungen auf den Hauptlinien der sächsischen Staatsbahnen beseitigt worden sind, erfolgt im Binnen-Güterverkehre auf den fahrbaren Strecken vom 9. d. M. ab die Beförderung der Eil- und Frachtgüter zu den tarifmässigen Sätzen ohne Berechnung von Umwegsfracht.

Von diesem Zeitpunkte ab wird auch der am 2. d. M. veröffentlichte und laut Bekanntmachung vom 7. d. M. vom königlichen Finanzministerium nachträglich genehmigte Lieferfristzuschlag von 2 Tagen wieder aufgehoben.

Dresden, am 8. August 1897. (1735)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oldenburg-Nordwestdeutscher Güterverkehr. Am 15. August d. J. tritt für den Verkehr zwischen Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Münster sowie der Farge-Vegesacker und Hoyaer Eisenbahn andererseits ein neuer Gütertarif in Kraft, durch welchen der Tarif für den Oldenburg-Nordwestdeutsch und Hessischen Güterverkehr vom 15. Februar 1896 bezüglich derjenigen Stationsverbindungen aufgehoben wird, für welche Bestimmungen und Frachtsätze in dem neuen Tarife enthalten sind.

Der Tarif ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen. (1736)

Hannover, den 6. August 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz pp. zum Hochofenbetrieb. Die Stationen Godesberg und Mehlem des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln werden am 15. d. M. mit Frachtsätzen für den Versand von Eisenerz pp. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (1737)

Essen, den 7. August 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

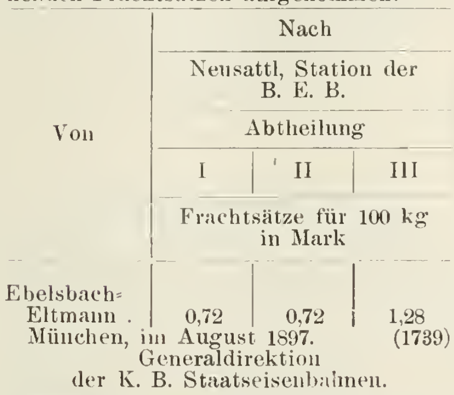
Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Am 1. September d. J. tritt für den vorbezeichneten Kohlenverkehr ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Januar d. J. aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält im Allgemeinen Ermässigungen der bisherigen Frachtsätze, doch ergeben sich in einzelnen Stationsverbindungen auch Erhöhungen. Soweit letzteres der Fall, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Oktober in Kraft.

Die für Olmütz K. F. N. B. vorgesehenen Frachtsätze finden auch gleichmässige Anwendung im Verkehr nach Olmütz (St. B.), Station der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen im Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreich-Schlesischen Kohlentarife.

Druckabzüge des Tarifs sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 85 Pf. für das Stück zu haben.

Kattowitz, den 30 Juli 1897. (1738)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahn-Verband, Gütertarif Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 15. August l. J. wird die Relation Ebelsbach-Eltmann-Neusattl in den Ausnahmetarif Nr. 35 für Thonerde in der Richtung aus Bayern nach Oesterreich mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:



Von	Nach Neusattl, Station der B. E. B. — Abtheilung I	II	III
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Ebelsbach-Eltmann .	0,72	0,72	1,28

München, im August 1897. (1739)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrt nach Süddeutschland mit Umschlag in Passau. Die Bekanntmachung Nr. 2437 auf Seite 904 der Vereinszeitung Nr. 99 vom Jahre 1896 gilt auch für Getreide etc.-Sendungen in Herkunft von Stationen der Süddeutschen Donau-Dampfschifffahrt.

München, im August 1897. (1740)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Das Ausschreiben in der Vereinszeitung Nr. 55 vom 17. Juli 1895 fortlauf. Nr. 1417 (Kohlenfrachtsätze von Dombrau, Karwin usw. nach Bayern) bleibt bis 30. Juni 1898 in Kraft.

München, im Juli 1897. (1741)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr. Mit Wirksamkeit vom 10. August l. J. werden die Stationen Beuerberg und Eurasburg der Bayerischen Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München und die Station Diedorf in den Tarif aufgenommen.

München, im August 1897. (1742)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. tritt eine Erhöhung der Frachtsätze im Verkehr zwischen Egel, Station der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg und den Stationen der Greifswald-Grimmener Eisenbahn ein.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Verkehrsbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion in Stettin.

Stettin, den 6. August 1897. (1743)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. Am 10. August d. J. gelangt für zum Entzinken bestimmte Schwefelkiesabbrände ein Ausnahmefrachtsatz von Finkenheerd nach Merzdorf in Höhe von 0,48 M. für 100 kg im Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarife zur Einführung. Die Bedingungen des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerze etc. wegen der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht finden auch bei diesem Ausnahmesatze Anwendung.

Breslau, den 3. August 1897. (1744)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Verkehrsstelle Neschwitz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in den Nordostdeutsch-Sächsischen Vieh- usw. Tarif einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 4. August 1897. (1745)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Kohlenverkehr. Die Frachtsätze für Steinkohlen etc. von Bodelschwingh, Camen, Dortmunderfeld, Gelsenkirchen, Heissen, Herne, Langendreer Rh., Lütgendortmund, Prinz von Preusssn, Steele Nord und Wanne nach Münster a/Stein werden vom 10. August d. J. ab um 1 ₰ für 100 kg ermässigt und von Eving und Morsbach b. Aachen nach Münster a/Stein vom 20. September d. J. ab um 1 ₰ für 100 kg erhöht.

Essen, den 9. August 1897. (1746)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit Stationen der Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb. Der auf den Strecken des Preussisch-Hessischen Gemeinschaftsgebietes bestehende Ausnahmetarif Nr. 2 (Rohstofftarif) hat vom 1. August d. J. auch Gültigkeit für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen des Bezirks Frankfurt a/M. einerseits und den Stationen der Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb andererseits.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Dienststellen.

Mainz, den 4. August 1897. (1747)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Württ.-Schweizer. Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Oktober 1897 treten die im Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten usw. ab Württemb. Stationen nach solchen der Schweizer. Centralbahn, der Seethalbahn und der Emmenthalbahn vom 1. September 1896 enthaltenen Frachtsätze der Emmenthalbahnstation Langnau ohne Ersatz ausser Kraft.

Stuttgart, den 2. August 1897. (1748)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn. Mit sofortiger Wirksamkeit findet der Ausnahmetarif Nr. 14 (Düngemittel usw.) des Main-Neckarbahn-Pfälzischen Gütertarifes zwischen den Stationen der Main-Neckarbahn und den Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen — ausgenommen Ludwigshafen a/Rh. — allgemein Anwendung.

Darmstadt, den 4. August 1897. (1749)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. werden die Stationen Chênée und Trooz der Belgischen Staatsbahnen mit direkten Frachtsätzen sowie die Stationen Herzogenrath, Morsbach b/Aachen und Würselen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln mit Anstossfrachtsätzen in den Ausnahme-

tarif 29 für Wegebaumaterialien des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs, Theil II, Heft A I. Abtheil. vom 1. Juni 1890 aufgenommen.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.
Köln, den 4. August 1897. (1750)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. Mit sofortiger Wirksamkeit sind
1. für Stammholztransporte, sowie für Holztransporte des Spezialtarifs III, in Wagenladungen, von Heydeck, Hilpoltstein und Eckersmühlen zunächst bis zum 30. September 1897,
2. für Ziegelsteine in Wagenladungen ab Höchstadt a. A., und
3. für Basaltsendungen von Baunach, Ebern, Fischbach b. E., Maroldsweisach, Pfaffendorf, Pfarrweisach, Reckendorf und Rentweinsdorf

die bezüglichen Anstosssätze um je 6 ₰ für 100 kg zu kürzen.
München, im Juli 1897. (1751)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Merzdorf des Kgl. Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau in das Tarifheft Nr. 1 einbezogen.
Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.
München, im Juli 1897. (1752)
Namens Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Einführung des Nachtrages III zum Tarife vom 1. Mai 1893 für Schaf- und Borstenvieh-Transporte von Ungarischen Stationen nach Paris.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1897, gelangt der Nachtrag III zu dem, vom 1. Mai 1893 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Schafen und Borstenvieh von Ungarischen Stationen nach Delle transit, Avricourt transit und Amanweiler transit mit der Bestimmung nach Paris und weiter zur Einführung.
Derselbe enthält Aenderungen der Tarifbestimmungen und eine Ergänzung der Tariftabellen und ist zum Preise von 10 Heller = 10 Cts. für das Stück, bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.
Wien, am 6. August 1897. (1753)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband. Reexpeditions-Begünstigung für Zucker. Für Zuckertransporte ab Opocno finden mit Gültigkeit vom 25. August 1897 die direkten Frachtsätze des im Böhmisch-Tiroler Verbandstarif, Theil II, gültig vom 1. Januar 1894, enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 7 auch bei Einlagerung der Sendungen im Lagerhause der Böhmischen Unionbank in Prag (Bubna) unter den „Bestimmungen dieses Verbandtarifes über die Einlagerung (Reexpedition) von Getreide etc.“ Anwendung.
Wien, am 6. August 1897. (1754)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltung.

Deutsch-Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. (Ausnahme-Frachtsätze für Bier im Verkehre von der Station Staab der K. K. St. B.) Mit Gültigkeit vom 20. August bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1897 gelangen für Bier, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 resp. 10000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief von der Station Staab nach den im Deutsch-Oesterreichisch - Ungarischen Seehafenverbande aufgenommenen Deutschen Hafenstationen direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung.
Diese Ausnahmesätze können bei den betheiligten Bahnen in Erfahrung gebracht werden.
Wien, am 5. August 1897. (1755)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Die Tarifbestimmungen für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-überseeischen Personenverkehr über Hamburg, Bremen und Triest werden unter Abschnitt III A a Nr. 5 Absatz 1 wie folgt ergänzt:
Das Gleiche gilt für die Züge der Sächsischen Staatseisenbahnen Nr. 8, 20, 20 a, 19, 19 a und 13 sowie der Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 136, 132, 134, 137, 135 und 133, betreffs der Züge letzterer Verwaltung jedoch nur für den direkten Verkehr.
Diese Bestimmung, welche gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden ist, tritt sogleich in Kraft.
Altona, den 3. August 1897. (1756)
Königliche Eisenbahndirektion.

Personenverkehr mit den Nordsee-inseln Norderney, Juist, Borkum usw. Die in den vom 1. Mai 1897 ab gültigen Nachtrag I zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.
Münster i/W., den 4. August 1897. (1757)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Lieferfristen.

Die in der Bekanntmachung vom 2. d. Mts. veröffentlichte Verlängerung der Lieferfristen um 2 Tage für alle auf den Sächsischen Staatseisenbahnen beförderten Eil- und Frachtgüter ist vom Königlichen Finanzministerium genehmigt worden.
Dresden, am 7. August 1897. (1758)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

---

6. Offene Stellen.

Bei unserer Bahn sollen zum 1. Oktober d. J. zwei Stationsdiätare neu eingestellt werden.
Die Anstellung erfolgt nach vorangegangener dreimonatlicher Probedienstzeit auf gegenseitige dreimonatliche Kündigung.
Das Jahresgehalt für jede Stelle beträgt 800 ℳ nebst freier Dienstkleidung.
Bewerber müssen mit dem Stations- und Abfertigungsdienst vertraut sein.
Gesuche sind bis zum 22. d. Mts. an den unterzeichneten Betriebsvorstand unter Beifügung eines selbstverfassten Lebenslaufes, der Zeugnisse über die bisherige Thätigkeit, eines Gesundheitsattestes und eines polizeilichen Führungszeugnisses einzureichen.
Perleberg, den 6. August 1897. (1759)
Betriebsvorstand
der Wittenberge - Perleberger Eisenbahn.
Dr. Kronisch. Viert.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Ein Stations-Assistent jetzt in der Verkehrskontrole thätig, 6 Jahre bei der Kgl. Preuss. Staatsbahn im inneren u. äusseren Stationsdienste (kautionspflichtiger Stellung, daher im Kassen- u. Rechnungswesen sehr bewandert) beschäftigt gewesen, wünscht sich zu verändern. Gefl. Offerten werden unter **Z. Z. 22** an die Exped. d. Ztg. bis 20. August erbeten.

Nr. 15. Jahrgang 1897. Berlin, am 11. August 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	20	1	Fass	Heringe	17	1	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
2	A	176	1	Pack	leere Körbe	15	2	Bamberg	„	
3	A D	—	1	„	Kupferblech	30	3	Colmar	Reichsbahn	
4	A D	2403	1	Kiste	leer	22	4	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
5	A F	—	1	Korb	Obst	12	5	Hof	Bayerische Stsb.	
6	A F C	—	1	Pack	Hacken	4,5	6	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
7	A K	29	1	Kiste	Malzkaffee	66	7	Colmar	Reichsbahn	
8	A L	—	15	—	Holzstäbe	33	8	Bremen	K. E.-D. Hannover	
9	A M	119	1	Kiste	leer, alt	10,5	9	Hannover N.	„	beschr.: Hannover.
10	A S C	13	1	Fass	Petroleum	125	10	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
11	A S	1	1	Blechbüchse	Oel oder Farbe	3,5	11	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
12	B	12	1	Kiste	Käse	—	12	Ostrach	Württemberg. Stsb.	
13	B	—	7	Kolli	gusseis. Ofentheile	35,5	13	Bremen	K. E.-D. Hannover	
14	B	—	1	—	Schlammkratze mit Stiel	2,75	14	„	„	
15	B K	30	1	Pack	Tafeln	7	15	Mohrungen	K. E.-D. Königsberg	
16	B K	3493	1	Sack	Reis	96	16	Bremen	K. E.-D. Hannover	
17	B V G	4751	1	Kollo	eis. Maschinentheil	21	17	Hannover N.	„	
18	C	1220	1	Ballen	Putzwolle	150	18	Hildesheim	„	
19	C M	—	1	Bund	5 leere Körbe	—	19	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
20	C O E	4231	1	Kiste	Glas und Porzellan	21	20	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
21	C S	5800	1	—	Bettgestell	47	21	Neisse	K. E.-D. Breslau	bekl.: Meinerzhagen.
22	D	—	1	Stück	Gussrohr $^1/_2$ m	12	22	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
23	D	—	1	Sack	Schrauben	11	23	Frkfrt. a/M. Hptbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
24	D	199	1	—	leere Kiste	8	24	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
25	D K	367	1	Kollo	Gesimmsleisten	?	25	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
26	E A S	692	1	Verschlag	Eisentheile	94	26	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
27	E B K	798, 933	2	—	leere Bierfässer	—	27	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
28	E & Co.	3613	1	Kiste	Blechwaaren	34,5	28	Bremen	K. E.-D. Hannover	
29	E D	25	1	„	Maschinentheile	12,5	29	Zwickau	Sächsische Stsb.	
30	E G	206	1	„	6 Blechdosen Aal in Gelée	36	30	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bremen.
31	E Z	—	1	Bund	Rundeisen	35	31	Immendingen	Badische Stsb.	
32	F	211	1	„	Radfelgen	13,5	32	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
33	F	3	1	Kiste	Käse	—	33	Ostrach	Württemberg. Stsb.	
34	F B	1038	1	Kollo	3 leere Körbe	5	34	Bremen	K. E.-D. Hannover	
35	F C	15	1	Kiste	Wäsche	8	35	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
36	F G	33	2	—	l. Holzkäfige	37	36	Bremen	K. E.-D. Hannover	
37	F J F J	92 & 99 98	2	Kisten	emaillirtes Geschirr	130 168	37	„	„	beschr.: Bremen.
38	F L	782	1	Kiste	?	7	38	Pforzheim	Badische Stsb.	
39	F S P	3/4	2	Pack	Bretter	25	39	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
40	F S G A R Chapada B S	636 — — 10	1	Sack	Kaffee	74,75	40	Bremen	K. E.-D. Hannover	
41	F W	300	1	Kiste	Wein	21,5	41	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
42	G	4	1	—	eiserner Schieber	0,5	42	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bremen.
43	G	3041	1	Rolle	Leder	12	43	Neubrandenburg	Meckl. Friedr.-Frzb.	
44	G	—	1	—	eis. Knierohr	18	44	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
45	G & C	4497	1	Korb	?	18	45	„	„	
46	G D	1536	1	blauer Sack	Spitzen und Bandwaaren	28	46	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
47	G & H	5161	7	Kolli	Schippen, Spaten und Harken	—	47	Blankenberg	Meckl. Friedr. Franzb.	
48	H	—	1	Korb	Kirschen	43	48	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
49	H	24041	1	Stück	Kinderschlitten	4	49	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

*) bez.: Rüdesheim-Wiesbaden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	H	100/1	2	Pack	Säcke	51	50	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
51	H	—	3	"	l. Hafersäcke	79	51	München C. B.	Bayerische Stsb.	
52	H B H K	— —	4 1	Stück —	leere Körbe leerer Korb	14,5	52	Artern	K. E.-D. Erfurt	
53	H C	1924	1	Korb	Gusseisenwaaren	51	53	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bremen.
54	H D	—	3	Stück	Stahlbleche	41	54	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
55	H G E	—	1	—	alte Spindel	8	55	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
56	H K	11	1	Kiste	Blumentische	5	56	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
57	H S	6253	1	"	?	40	57	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
58	H T	100	1	Korb	Porzellan	—	58	Frkfrt. a/M. Hptb. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Hess. Lichtenau.
59	J B	5816/9	4	Bund	Rohrschellen	27	59	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
60	J B N	—	1	—	leerer Korb	4	60	Mannheim	Badische Stsb.	
61	J & C	631	1	Koffer	?	—	61	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
62	J M	VII	1	Fass	Wein	33	62	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
63	J M	269	1	Ballen	?	?	63	Bremen	K. E.-D. Hannover	
64	K & Co.	592	1	Sack	Holzspunde	28,5	64	"	"	
65	K & Co.	8849	1	Kiste	leer	20	65	"	"	
66	K F	22	1	"	Butter	81	66	Metz	Reichsbahn	
67	K & L	6175	1	Ballot	Baumwollwaaren	38	67	Hall	Württemberg. Stsb.	
68	K M	15	1	Korb	?	14	68	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
69	K R	—	1	Pack	Gussroste	16	69	Colmar	Reichsbahn	
70	L G	33	3	Säcke	Schweinshaare	66,5	70	Bremen	K. E.-D. Hannover	
71	L G	1	1	Pack*)	Drucksachen?	23	71	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	*) in Pappe.
72	M	—	1	—	gusseis. Ofeneinsatz	11	72	Bremen	K. E.-D. Hannover	
73	M B	— —	1 1	Kollo "	Gussrad Gussdeckel	14,5 14	73	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	
74	M J	78	1	Kiste	emaill. Geschirr	125	74	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bremen.
75	M O G	—	1	Pack	Contre Gewicht	3,5	75	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	von Soest.
76	M R	54247	1	Kiste	?	8	76	Tölz	Bayerische Stsb.	
77	M R W	7759	1	"	Eisentheile	?	77	Spandau	K. E.-D. Berlin	
78	M W	—	1	Bund	6 leere Körbe	13	78	Eckartshausen	Württemberg. Stsb.	
79	N F	804	1	Korb	alte eis. Schrauben	26	79	Düsseldorf H.	K. E.-D. Elberfeld	
80	N M	83976	1	Fass	gefüllt	84,5	80	Wesserling	Reichsbahn	
81	N M	—	1	"	leer	—	81	Frkfrt. a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
82	O N	1726	1	Korb	Bürstenwaaren	23	82	Marsberg	K. E.-D. Cassel	
83	P	321	2	—	offene Rahmen	20	83	Mannheim	Badische Stsb.	
84	P	7	1	Beutel	Springschnüre mit kleinen Sandsäckchen (für Turngeräthe)	14	84	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
85	P D	180	1	Kiste	?	22	85	Villingen	Württemberg. Stsb.	
86	R & T	—	1	Kollo	Façoneisen	19	86	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Franzb.	
87	R T	3	1	Bund	Schaare	18	87	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
88	S	—	3	—	eis. Röhren	30	88	Diedenhofen	Reichsbahn	
89	S	130	1	Sack	eiserne Ringe	27	89	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	seit 25. V. überzählig.
90	S	3/5	3	"	leere Säcke	—	90	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
91	S	—	1	Kollo	Gusseisenwaaren	21,5	91	Bremen	K. E.-D. Hannover	
92	S G S C	—	1	Pack	Säcke	?	92	Schweinfurt C. B.	Bayerische Stsb.	
93	S & K	314	1	—	leere Kiste	13	93	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
94	T	5445/48	4	—	Bettstellentheile	118	94	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	Aufschrift: Schönberg.
95	T	2337	1	Kiste	?	30	95	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
96	T H	1	1	"	Emaneline	5	96	Bremen	K. E.-D. Hannover	
97	T H S	100	1	—	l. Spiritusfass	107	97	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
98	T R	4	1	Sack	ansch. Betten	17	98	Liegnitz	"	
99	W	4	1	halber Sack	Wicken	41	99	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
100	W B	1921	1	Pack	Kohlenlöffel	5	100	Hagen	"	
101	W & K	424	1	Kiste	gefüllt?	57	101	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	**)
102	W R	—	1	Sack	Lederabfälle	15	102	Roda S. A.	K. E.-D. Erfurt	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
103	A. Berlin	—	1	Kollo	2 leere Körbe	1	103	Bremen	K. E.-D. Hannover	
104	H. Bose, Habenhausen	—	1	Bund	Baken	7	104	"	"	
105	Bremen	2	1	—	gusseis. Ofenroste	2	105	"	"	
106	Dr. Mödli Chartau, Stendal	—	1	—	Holzkoffer	45	106	Berlin Zool.	K. E.-D. Berlin	
107	J. Fetzer	564				181	107			
108	H. Haag	230				171	108			
109	G. Neff	718	5	—	leere Bierfässer	381	109	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
110	F. Riehle	884				171	110			
111	H. Spall	1896				351	111			

**) Alte Bezettelung: Fürth-Warnemünde.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
112	Otto Frankl Berlin	—	1	—	eis. Kaffeedrumme (Kinderspielzeug)	0,5	112	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
113	Apfelweinkellerei Freieisen D R	— 10—1894	1	Fass	Apfelwein —	80,4 l	113	Ostermünchen	Bayerische Stsb.	
114	Hannover	—	1	—	Langbaum —	—	114	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
115	L. König	208	1	—	l. Weinfass —	20	115	München Ost	Bayerische Stsb.	
116	Nagel Budapest	3923	1	—	Wagendecke —	?	116	Simbach	„	
117	Ponarth	—	4	Stück	Schemel —	—	117	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
			4	„	Bretter —					
			4	„	Laternen —					
			16	„	W.-Bäume —					
118	P. Schweikert Nr. 607	—	1	Fass	Wein —	73	118	Frankfurt a/M. Hauptgüterb.	Main-Neckarbahn	
119	Maria Rembold, Bucarest	—	1	Koffer	Kleider —	42	119	Simbach	Bayerische Stsb.	
120	St. Louis B	—	1	—	Theil von einem Harrass	25	120	Mülhausen	Reichsbahn	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
121	—	20	1	—	Sackwagen —	?	121	Misburg	K. E.-D. Hannover	
122	roth	70	1	—	Maschinentheil —	2	122	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
123	—	70	1	—	leeres Fass —	35	123	München C.	Bayerische Stsb.	
124	—	168	1	Fass	Malaga —	17	124	Darmstadt Hptb.	Main-Neckarbahn	
125	—	321 217 435	3	—	eis. Standbäume —	—	125	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
126	—	1541	1	—	l. Bierfass —	24	126	München O.	Bayerische Stsb.	
127	—	1891	1	—	l. Bierfass —	20	127	„	„	
128	—	5756	1	Kiste	Maggi Suppenwürze	6	128	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
129	—	13600—2000	1	—	eis. Träger von 2 m Länge, 14 cm Höhe	—	129	Strelau	K. E.-D. Bromberg	
130	—	18505	1	Wagen	Kalk	—	130	Gr. Strehlitz	K. E.-D. Kattowitz	
					D. Güter m. Zeich. vers.					
131	/ roth	—	1	—	Gasrohr 6 m lang —	—	131	Driesen-Vord.	K. E.-D. Bromberg	schwarz angestrichen.
132	/ roth	—	2	Kolli	Maschinentheile —	26	132	Bromberg	„	
133	grün —	—	1	—	eis. viereckige Platte	13	133	Thorn	„	
134	schwarz —	—	1	Bund	Bandeisen —	48	134	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
135	roth u. weiss ×	—	1	—	Hufeisen —	11	135	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
136	rother Strich	—	1	Kollo	eis. Siederohre —	10	136	Biebrich Rhb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
137	— gelb	—	2	Stück	gusseis. Platten —	12	137	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	
138	/ roth	—	1	—	Achsbüchse —	1	138	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
139	Strich weiss	—	18	—	neue gusseis. Rosten	37,5	139	Bremen	K. E.-D. Hannover	
140	B	3986 5740	2	—	l. Oelfässer —	?	140	Lehrte	„	am 5/7. vom Zuge 666 gefallen.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
141	—	—	2	—	Angelstöcke —	—	141	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
142	—	—	1	—	kief. Bahnschwelle —	—	142	Brieg	K. E.-D. Breslau	
143	—	—	1	Pack	Betten —	27	143	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
144	—	—	1	—	l. Blechkanne —	1	144	Bremen	K. E.-D. Hannover	
145	—	—	1	Kollo	Blechrosetten —	1	145	„	„	
146	—	—	1	Pack	10 Bolzen —	17,5	146	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
147	—	—	1	Kollo	4 Bolzen —	4,5	147	Labiau	K. E.-D. Königsberg	
148	—	—	6	—	eis. Bratpfannen —	6,25	148	Bremen	K. E.-D. Hannover	
149	—	—	40	—	kieferne Bretter von versch. Länge	—	149	Biessellen	K. E.-D. Königsberg	
150	—	—	10	—	Bretter —	—	150	Wustermark	K. E.-D. Magdeburg	10 m lg.
151	—	—	1	Kollo	anschein. eine zerbr. Bufferfeder	7	151	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	*)
152	—	—	1	Blechdose	Butter —	12,5	152	Hannover, Eilg.	K. E.-D. Hannover	verkauft.
153	—	—	4	—	l. Butterkübel**) —	14	153	Schieder	„	**) ohne Deckel.
154	—	—	1	(Theil	einer Dreschmaschine)	9	154	Diedenhofen	Reichsbahn	
155	—	—	1	Stück	T Eisen 6 m lg. —	37,5	155	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
156	—	—	2	—	Eisenbleche —	4	156	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	
157	—	—	1	Pack	31 Eisenstäbe —	47	157	Goslar Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
158	—	—	1	Kollo	Eisentheil —	8	158	Braunschweig	„	
159	—	—	2	—	Eisentheile —	22	159	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	

*) Bezettelung: von Bremen nach Wien.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
160	—	—	1	Pack	10 Eimer	17,5	160	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Bremshebel,
161	—	—	1	Kollo	Fahrradtheil	1	161	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	neu.
162	—	—	3	—	leere Fässer	120 122 124	162	Strassburg	Reichsbahn	
163	—	—	1	—	Flankirbaum	—	163	Oberglogau	K. E.-D. Kattowitz	
164	—	—	1	—	Fussschemel	2	164	Haagen	Badische Stsb.	
165	—	—	1	Kiste	Gabeln und Ketten	123	165	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
166	—	—	2	Paar	Galoschen	2	166	„	„	
167	—	—	1	—	eis. Gestell	25	167	Frankenstein	K. E.-D. Breslau	
168	—	—	1	—	Gewehr (Werder m. Yatagan)	4,5	168	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
169	—	—	1	—	Gewindeschneider	5	169	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
170	—	—	1	—	leerer Glasballon	13	170	Hamburg	Lübeck-Büchen	
171	—	—	2	Stück	Gussstahl	37	171	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
172	—	—	1	—	Hammer	4	172	Cues-Berncastel	St. Johann-Saarbr.	
173	—	—	1	—	gusseis. Herddeckel	0,75	173	Bremen	K. E.-D. Hannover	
174	—	—	1	Paar	Holzpantoffel	1	174	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
175	—	—	1	Käfig	Hühner	30	175	Metz	Reichsbahn	
176	—	—	1	—	weisser Hund (Rattenfänger)	—	176	Ruda	K. E.-D. Kattowitz	entlaufen.
177	—	—	1	—	eis. Kaffeeprobenstecher	1	177	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
178	—	—	1	Sack	Kalk	52	178	Saargemünd	Reichsbahn	
179	—	—	1	—	Kammrädchen	0,5	179	Heidelberg	Main-Neckarbahn	ohne jede
180	—	—	1	Sack	Kartoffelsäcke	20	180	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	Bezettelung.
181	—	—	1	Korb	Kartoffel	10	181	Mühldorf	Bayerische Stsb.	
182	—	—	1	„	Kartoffel	32	182	Aschaffenburg	„	
183	—	—	2	—	Kinderbettstellentheile	—	183	Zillerthal-Erdmannsdorf	K. E.-D. Breslau	
184	—	—	1	Ballen	Kleiderstoffe	42	184	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
185	—	—	1	—	Klopfer	2	185	„	„	
186	—	—	1	Pack	5 leere gebr. Körbe	—	186	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
187	—	—	1	—	Küchenbrett	2	187	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
188	—	—	1	—	Lattengestell	20	188	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	
189	—	—	2 2	— —	Latten Bretter	—	189	Frankfurt a/O.	„	
190	—	—	18	Säcke	Lumpen	—	190	Reinfeld	Lübeck-Büchen	
191	—	—	2	—	Maschinen	27	191	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
192	—	—	1	—	Maschinentheil	4	192	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
193	—	—	1	Pack	Maschinentheil	12	193	Frkfrt. a/M. Hptb. Eilgut	K. E.-D. Frankf. a/M.	
194	—	—	1	Sack	Mehl	100	194	Esch	Reichsbahn	
195	—	—	1	Bund	Messingstreifen	67	195	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
196	—	—	1	„	5 leere Obstkörbe	1	196	Danzig C. Th.	K. E.-D. Danzig	
197	—	—	2	Kolli	alter eis. Ofen	20	197	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
198	—	—	1	Kollo	gusseis. Ofenkranz	4,5	198	Bremen	K. E.-D. Hannover	
199	—	—	2	Stück	Ofentheile	4,5	199	Neumünster	K. E.-D. Altona	
200	—	—	1	Ballen	alte Packtücher	11	200	Gemünden	Bayerische Stsb.	
201	—	—	1	Pack	graues Papier	52	201	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
202	—	—	1 1	— Bund	eiserne Pfanne 3 Verschlussstücke	39	202	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
203	—	—	2	Kolli	1 Pflugeisen und 1 Schraubenschlüssel	3	203	Apenrade	K. E.-D. Altona	aus Wagen Els.-Lothr.
204	—	—	1	—	Pflugspitze	2,5	204	Nordhorn	Bentheimer Kreisb.	11843 entl.,
205	—	—	1	—	Plättbrett	11,5	205	Bremen	K. E.-D. Hannover	seit 3. VI.
206	—	—	1	Paar	neue schwarze Plüschschuhe	—	206	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	d. J.
207	—	—	1	Kollo	gusseis. Rahmen	25	207	Bremen	K. E.-D. Hannover	mit Draht-
208	—	—	1	—	Rahmen	5	208	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	geflecht.
209	—	—	1	—	Reisekorb	13	209	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
210	—	—	1	—	Reisekorb	5	210	Gera	„	
211	—	—	2	Stück	Riemenscheiben	9	211	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
212	—	—	1	—	galv. Röhre, 2,8 m lg.	7	212	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
213	—	—	1	Bund	7 galv. Röhren	53	213	„	„	
214	—	—	1	„	Röhren	10	214	Mannheim	Badische Stsb.	*) durch-
215	—	—	1	—	Rohr, 0,5 m lang*)	—	215	Driesen-Vord.	K. E.-D. Bromberg	löchert.
216	—	—	3	—	eis. Rosetten	5	216	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
217	—	—	1	—	eiserne Roste	9,5	217	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
218	—	—	1	Pack	4 Roster	3,5	218	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	1	Bund	5 Stangen Rundeisen	38	219	„	„	
220	—	—	1	„	leere Säcke	20	220	Mannheim	Badische Stsb.	beklebt: v.
221	—	—	1	—	Schliesskorb, gefüllt	27	221	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	Berlin Ostb.
222	—	—	1	—	eis. Schmiedekluppe	8	222	Neusalz a/O.	K. E.-D. Breslau	mit Schrau-
223	—	—	1	—	Spurmaass	—	223	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	ben verse-
224	—	—	1	Bund	Stacheldraht	6	224	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	hen (runde
225	—	—	1	„	eis. Stangen	11	225	Teterow	Meckl. Friedr. Franzb.	Verbin-
226	—	—	1	—	eis. Stange	11	226	Minden	K. E.-D. Hannover	dungsstan-
227	—	—	1	Pack	2 eis. Stangen	6	227	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	gen).
228	—	—	1	Stange	Stahl	8	228	Colmar	Reichsbahn	
229	—	—	1	Pack	4 Tischfüsse	6	229	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welcher zu Aufklärung dienen können).
230	—	—	7	Stück	Tonnenbretter —	—	230	Lauterfingen	Reichsbahn	
231	—	—	1	—	Ueberlegeisen (Wagenbestandtheil)	13	231	Fürth	Bayerische Stsb.	
232	—	—	1	—	Viehgitter —	?	232	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
233	—	—	1	Bund	Vorhangstangen —	1,5	233	Kehl	Badische Stsb.	
234	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	?	234	Wittenburg i/M.	K. E.-D. Altona	
235	—	—	1	Pack	2 Waschkessel —	12	235	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
236	—	—	1	„	4 Waschkessel —	18	236	„	„	
237	—	—	2	Bund	abgeschälte Weiden	—	237	Gr. Behnitz	K. E.-D. Magdeburg	
238	—	—	2	Blechkasten *)	Wichse —	1	238	Pyrmont	K. E.-D. Hannover	*) in Papier.
239	—	—	—	—	ungew. Wolle —	29	239	Leichlingen	K. E.-D. Elberfeld	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A K	7391	1	Kiste	Krebfett —	18	1	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	beschr.: Gundelsheim.
2	B	3270	1	„	Zucker —	15	2	Gelsenkirchen	„	
3	B C	—	1	—	Amboss —	193	3	Dortmund B. M.	„	
4	B W	29	1	Ballen	Bücher —	17	4	Emmerich	„	
5	F	67654	8	Stück	Pumpentheile —	59	5	Hochfeld	„	
6	F M	—	1	Ballen	Packpapier —	37	6	Hattingen	„	
7	G O E	12	1	—	Kette —	—	7	Ruhrort Rh.	„	
8	H	253/4 356	3	—	Hopfenbüchsen —	—	8	Dortmund Rh.	„	
9	H K	16156	1	Kiste	religiöse Kunstgegenstände	17	9	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
10	H M	—	2	—	Eisenblechrohre —	10	10	Duisburg	K. E.-D. Essen	
11	J A	25	1	Fass	Wein —	54	11	Essen B. M.	„	
12	J G	—	24	—	eiserne Ringe —	200	12	Ruhrort Rh.	„	
13	P M	—	1	Korb	frische schwarze Kirschen	10	13	Norden	K. E.-D. Münster	**)
14	P T	668	1	—	leere Kiste —	8	14	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	beschr.: Düsseldorf.
15	Z N	5529	1	Kiste	Feuerzeug —	22	15	„	„	
16	Berl.	21829	1	Wagen	Erz —	—	16	Gelsenkirchen	„	
17	Mgdbg.	6911	1	„	500—600 kg Roheisen	—	17	Duisburg Haf.	„	
18	Essen	44766	1	„	130 Stück Buchenholz (ansch. zu Schiffsbauzwecken)	—	18	Aplerbeck	„	
19	Münster	678	1	Kiste	leer —	4	19	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	beschr.: Münster i/W.
20	I	—	1	—	Stahlplatte —	6	20	Osnabrück B. B.	„	
21	—	124	1	—	Privatdecke —	—	21	Duisburg	K. E.-D. Essen	
22	—	2984	2	Stück	Achsen —	—	22	Essen B. M.	„	
23	undeutl.	3304 3523	2	—	leere Bierfässer —	—	23	Dortmund Rh.	„	
24	—	7435	1	—	Harrass, leer —	42	24	Ruhrort Rh.	„	
25	—	—	1	—	eis. Anker —	2	25	Borken i/W.	„	am 8./6. auf der Strecke gefunden.
26	—	—	2	—	Buchenbohlen —	—	26	Oberhausen	„	
27	—	—	1	—	neues Butterfässchen, leer	0,5	27	Norden	K. E.-D. Münster	
28	—	—	1	—	Eisentheil —	30	28	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
29	—	—	2	—	Gusstheile —	6	29	Meppen	K. E.-D. Münster	
30	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	—	30	Berge-Borbeck	K. E.-D. Essen	
31	—	—	1	„	Holzschuhe —	1,5	31	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
32	—	—	1	—	Kohlensäureflasche —	22	32	Duisburg	K. E.-D. Essen	
33	—	—	1	—	Messinglager —	—	33	Dortmund K. M.	„	
34	—	—	1	—	Milchkannendeckel, neu	1	34	Wesel	K. E.-D. Münster	
35	—	—	3	Säcke	altes Papier —	66	35	Altenbeken	„	
36	—	—	1	Pack	12 Piassavabesen —	—	36	Styrum	K. E.-D. Essen	
37	—	—	1	Pack ***)	Plakate (Anpreisung von Velocipeds)	4	37	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	***) in Papier.
38	—	—	1	Pack	Schraubenschlüssel —	2	38	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
39	—	—	5	Stück	flache Stangen Stahl	14	39	Wiedenbrück	K. E.-D. Münster	1,24 bis 1,37 m lang.
40	—	—	1	Parthie	Unterlageplatten —	—	40	Bommern	K. E.-D. Essen	
41	—	—	1	Ballen	Watte —	12	41	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	†)

**) Alte Beklebung von Wilhelmshaven nach Jever 21./?, verkauft.
†) In km 57,5—57,6 bei Albachten am 4. VII. d. J. vorgef.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 63. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 14. August 1897.

Inhalt:

Venezuela und die Grosse Venezuelabahn.

(Schluss aus Nr. 62).

Valencia muss wohl als die Stadt der Zukunft von Venezuela bezeichnet werden. Die Einwohner sind noch nicht so zahlreich wie die von Carácas, aber sie haben viele Vortheile hinsichtlich der Lage und sind sich derselben wohl bewusst. Die Nebenbuhlerschaft zwischen den beiden Städten ist genau so heftig, wie früher die zwischen Chicago und St. Louis, als diese beiden Orte noch verhältnissmässig klein waren und um das Uebergewicht im Mississippithal kämpften. Die Deutsche Bahn endet jetzt in Valencia, aber die Linie soll später noch 25 Meilen weiter über die schmale Wasserscheide gebaut werden, die das Thal, in dem die Stadt gelegen ist, von den grossen Ebenen oder Llanos des Orinoco trennt. Wenn diese bei Tinaquello erreicht sind, ist es nur eine Frage, ob man den Bau noch 600 Meilen über das ebene Prärieland längs dem östlichen Abhange der Anden weiterführen will, bis das grosse Thal des Orinoco durchschnitten und das Gebiet der oberen Gewässer des Amazonenstromes erreicht ist. Keine Amerikanische Eisenbahngesellschaft würde sich lange besinnen, ihre Schienen über diese keinerlei technische Schwierigkeiten bietende Strecke zu legen und die wundervollste Gegend der ganzen Welt, welche der Entwickelung des modernen Verkehrs harrt, zu erschliessen. Hierdurch würde ein Zugang zu den Quarzriffen geschaffen, aus denen die alten Incas ihren Goldreichthum entnahmen, und die der Spanischen Flotte ihre Schätze lieferten. Jetzt sind 14 Tage erforderlich, um auf dem Rücken eines Maulthiers nach Bogotá, der Hauptstadt der Vereinigten Staaten von Columbien, zu gelangen. Einen schnelleren Weg gibt es nicht, obgleich die Stadt, wie die Eisenbahn gehen würde, nur 400 Meilen von Valencia entfernt ist. In einem mässig schnellen Zuge würde man diese Entfernung in einem Tage zurücklegen und Newyork dem Herzen der Anden fast so nahe bringen wie Californien jetzt ist. Die Ebenen, über die die Bahn gebaut würde, sind noch jungfräulicher Boden und werden nur von Viehzüchtern in Anspruch genommen. Humboldt, der sie in der trockenen Jahreszeit durchstreifte, beschreibt sie näher.

Um dem Bericht über eine Reise durch ein Land mit einem so monotonen Anblick etwas Interesse zu verleihen, stellt Humboldt in seiner Beschreibung die Ebenen von Amerika in Gegensatz zu den Wüsten von Afrika und den fruchtbaren Steppen von Asien. Nur die bemerkenswerthesten Punkte der Humboldt'schen Darstellung können hier Platz finden.

Es liegt etwas Ehrfurchtgebietendes und Melancholisches, sagt Humboldt, in dem einförmigen Anblick dieser Savannen,

wo alles regungslos zu liegen scheint, und wo Monate lang kaum jemals der Schatten einer Wolke zur Erde fällt. Es ist sogar zweifelhaft, ob der erste Anblick der Anden oder der Llanos mehr Staunen erregt; denn da gebirgige Gegenden immer eine gewisse Aehnlichkeit des Anblicks bieten, wie bedeutend auch die Höhe ihrer Gipfel sein mag, so ist der Anblick einer sehr hohen Bergkette vielleicht nicht so überraschend, wie der einer schrankenlosen Ebene, die sich wie ein Ozean ausdehnt und sich nach allen Seiten hin mit dem Himmel vereinigt.

Es ist gesagt worden, Europa habe seine Haiden, Asien seine Steppen, Afrika seine Wüsten und Amerika seine Savannen, und man hat die Welttheile nach diesen Eigenthümlichkeiten charakterisirt. Da indessen die Bezeichnung Haide stets das Vorhandensein der betreffenden Pflanzen voraussetzt, und durchaus nicht alle Ebenen von Europa Haiden sind, so ist die Darstellung unrichtig. Auch die Steppen Asiens sind nicht immer mit salzigen Pflanzen bedeckt, und manche von ihnen sind wirkliche Wüsten. Endlich sind die Amerikanischen Llanos nicht immer grasreich. Anstatt die ausgedehnten Ebenen dieser verschiedenen Gegenden nach der Natur der von ihnen hervorgebrachten Pflanzen zu bezeichnen, scheint es richtig, sie als Wüsten und Steppen oder Savannen zu unterscheiden. Unter diesen Bezeichnungen würden dann Ebenen ohne Vegetation und Ebenen, die mit Gras oder kleinen Dikotyledonen bedeckt sind, zu verstehen sein. Die Savannen von Nordamerika sind mit dem Namen Prärien oder Wiesen bezeichnet worden; aber dieser Name ist nicht recht anwendbar auf Weideländer, die sehr oft trocken sind. Die Llanos und Pampas von Südamerika sind wirkliche Steppen und prangen während der Regenzeit in schönem Grün; zur Zeit grosser Trockenheit aber nehmen sie das Aussehen einer Wüste an. Das Gras ist dann zu Staub geworden, der Boden kracht und die Alligatoren und Schlangen begraben sich im Schlamm, wo sie in einem Zustande von Lethargie verbleiben, bis die Regenschauer des Frühlings sie aufstören. An den Ufern der Bäche und um die kleinen Tümpel stehenden Wassers bewahren jedoch die Dickichte der Mauritiapalme selbst während des trockensten Theiles des Jahres ihr glänzendes Grün.

Das hauptsächlichste charakteristische Merkmal der Savannen von Südamerika ist der vollständige Mangel an Hügeln. In einem Raume, der sich über 360 Quadratmeilen erstreckt, gibt es nicht eine einzige Anhöhe, die auch nur einen Fuss hoch wäre. Doch zeigen diese Ebenen zweierlei Ungleichmässigkeiten: die bancos, welche aus zerbrochenem Stratum von Sand- oder Kalkstein bestehen und 4 oder 5 Fuss über der Oberfläche erhaben sind, und die mesas, kleine Plateaux oder convexe Aufsteigungen, die sich allmählich bis zu einigen Yards Höhe erheben. Die Gleichförmigkeit dieser Ebenen, das Ermüdende einer Reise unter einem brennenden Himmel, durch Staubwolken hindurch, das beständige Zurückweichen des Horizonts und das regelmässige Auftreten vereinzelter Palmen lassen die Steppen weit ausgedehnter erscheinen, als sie in Wirklichkeit sind.

Diese Steppen fand Humboldt hauptsächlich mit Gräsern des Geschlechtes killingia, cenchrus und paspalum bedeckt, welche zu jener Jahreszeit bei Calabozo und St. Jerome del Pirital kaum eine Höhe von 9 oder 10 Zoll erreichen, obgleich sie an den Ufern des Apure und der Portuguesa bis zu 4 Fuss hoch werden. Unter diese Gräser waren einige turnerae, malvaceae und mimosae gemischt. Die Viehweiden sind an den Ufern der Flüsse und unter dem Schatten der Coryphapalmen ausserordentlich reich. Diese Bäume waren merkwürdig gleichartig an Grösse; ihre Höhe betrug 21 bis 25 Fuss, und ihr Durchmesser 8 bis 10 Zoll. Das Holz ist sehr hart, und die fächerartigen Blätter werden zum Bedecken der Dächer der über die Ebenen zerstreuten Hütten benutzt. Hier und da kommen kleine Gruppen einer Spezies rhopala vor. Soweit Humboldt.

Die Einwohner von Valencia brauchen sich für die Vervollständigung der Bahn über das Orinocathal hinweg nicht zu erhitzen. Sie haben genug zu thun, um diejenigen Vortheile auszunutzen, welche die Bahn schon in ihrem jetzigen Betriebe ihnen bietet. Der Bau der Union- und der Central Pacific Eisenbahn ist für die Erhaltung der Union im Jahre 1869 nicht wichtiger gewesen, als die Verbindung der beiden grossen Staaten von Venezuela, in denen die beiden Hauptstädte des Landes liegen, für die Konsolidirung der Nation an den Ufern des Caraibischen Meeres. Schwerlich hätte die Südseeküste als untrennbarer Theil der Vereinigten Staaten festgehalten werden können ohne die eisernen Ketten, welche diese fernen Gegenden mit dem Thal des Mississippi verbunden haben. Gleich schwer ist es in Südamerika gewesen, isolirte Gemeinden unter der Botmässigkeit einer Centralgewalt zu halten, als der Verkehr noch lediglich auf schmale Bergstege und Frachtwagenstrassen in den Thälern angewiesen war. Um die Hilfsquellen Südamerikas zu entwickeln, sind Eisenbahnen das erste Erforderniss, die — um mit den Südamerikanern zu reden — blühende, von nationalem Geist erfüllte Städte mit einander verbinden.

Die Deutsche Eisenbahn, welche die beiden Staaten Guzman Blanco und Carabobo mit einander verbindet, ist ein Verkehrsmittel für 700 000 Menschen, die einander kennen lernen wollen, und die von der Liebe für ein gemeinsames Vaterland beseelt sind. Jeder Monat des fortdauernden Eisenbahnbetriebes bedeutet eine Stärkung des Nationalgefühls. Die Erbauer erkannten, dass Valencia der natürliche Ausgangspunkt für den oberen Theil des Orinocothales und den östlichen Abhang der Anden ist; aber Valencia allein konnte nicht die Metropole einer Nation werden, wenn es nicht in Uebereinstimmung mit Carácas und dem grossen Staate handeln wollte, dessen Hauptstadt letzteres ist. Der Bau dieser Bahn ist vielleicht der Anfang einer mächtigen Nation, die über eins der schönsten Länder herrschen wird, welche von den Strahlen der tropischen Sonne beschienen werden. Das Ergebniss des Versuchs wird von allen, denen am menschlichen Fortschritt gelegen ist, mit grösstem Interesse beobachtet werden. Deutschland hat — so meint unser Gewährsmann — keine bedeutenden Kolonien, wohin seine überschüssigen Kapitalien abfliessen, oder wohin die auswanderungslustigen Elemente seiner Bevölkerung geleitet werden könnten. Aber Deutschland ist vielleicht imstande, für Venezuela ebenso viel zu thun wie Grossbritannien für Buenos Aires gethan hat, und beim Beginn seines Vorgehens zeigt es sicherlich besseres Verständniss als England bei seinen Kapitalanlagen 2 700 Meilen weiter südwärts offenbart hat. Englische Kapitalisten haben 800 Millionen Dollars in den Schooss von Buenos Aires fliessen lassen, und trotz der durch den Baring'schen Sturz verursachten zeitweisen Erschütterung haben sie keineswegs das Vertrauen zu ihrem Unternehmen verloren. Wenn nur der zehnte Theil dieses Betrages mit Verstand in Venezuela ausgegeben wird, so werden überraschende Erfolge damit erzielt, und der Welt wird eine Geldmenge zugeführt werden, die allen Bedürfnissen des Handels Genüge leistet. Diejenige Gegend, die gewöhnlich als die Goldgegend von Venezuela bekannt ist, liegt im südöstlichen Theil des Landes, wo die Callaogrube durch ihren bisherigen Ertrag von 25 Millionen Dollars Gold berühmt geworden ist und wo die reichen Gold führenden Sandbänke vorkommen. Es sind jedoch die grossen Muttererzadern der Anden, in denen die Geologen in erster Linie den höchsten Goldertrag und die ergiebigsten Gruben voraussehen.

Es ist keine leichte Sache, eine Nation aus dem Material zu bilden, welches jetzt das Gebiet von Venezuela einnimmt. Die Einwohner Europäischer Abstammung sind so sehr in der Minderheit, dass sie kaum 5 vom Hundert der Gesammtbevölkerung ausmachen. Die eingeborenen Stämme sind der Selbstregierung nicht fähig, auch geht ihr Ehrgeiz nicht dahin, Bürger einer grossen Republik zu sein. Sie sind Leute von einfachem Sinn; der Boden und das Klima ihres Landes sichern ihnen Behaglichkeit und Wohlleben nach ihrem Geschmack, ohne dass sie lange oder eifrig zu arbeiten brauchen. In früheren Zeiten haben die Spanischen Ansiedler versucht, die Eingeborenen zu Sklaven zu machen. Der Versuch ging fehl und ist schon vor 100 Jahren aufgegeben worden. Die Civili-

sation kann ihnen gegen ihre Lehmhütten, ihre Nahrung von Früchten und Fleisch und ihre reichliche Musse nichts bieten. Ein rastloses nordisches Volk muss in diese tropische Zone hineingezogen werden und lernen, sich an den Ueberfluss der von der Natur gespendeten Gaben zu gewöhnen. Zur Erreichung dieses Zieles, der Herbeiziehung von Einwanderern, ist bisher der grösste Schritt gethan worden durch den Bau der neuen Bahn. Jeder, der mit der Grossen Venezuela-Eisenbahn gereist ist, muss sagen, dass diese Bahn die denkbar beste Gewähr für die dauernde Sicherheit des Volkes ist, und dass, wo so viel Geld für den Anfang eines grossen Eisenbahnsystems ausgegeben worden ist, auch weiterer Geldzufluss zur rechten Zeit erfolgen wird.

Es muss auch auf die Bedeutung von Valencia als grosses Eisenbahncentrum für diese Gegend hingewiesen werden, das den Zugang zum schönsten Hafen an der Nordküste des Kontinents vermittelt. Die 33 Meilen lange Englische Eisenbahn, von der früher die Rede war, verbindet die Stadt mit Puerto Cabello, die nach ihren ganzen Verhältnissen für die Schifffahrt ein zweites Liverpool werden könnte. Die Hafenbahn würde den Frachtverkehr schwerlich bewältigen können, der vom Orinocothal herbeiströmen würde, und man kann sie nach ihrer ganzen Anlage nur als eine vorübergehende Einrichtung betrachten. Ein kurzer Tunnel durch die Bergkette der Küste würde einen wesentlich besseren Zugang nach Puerto Cabello darstellen, der keinen Ueberschwemmungen ausgesetzt wäre, und bei dem Steigungen von 12 %, wie sie die jetzige Bahn durch Zahnstangenbetrieb überwinden muss, nicht in Frage kommen. In Puerto Cabello sind keine kostspieligen Um- und Neubauten erforderlich, um den Hafen für die grössten Schiffe zugänglich zu machen. Es ist ein natürlicher Hafen ersten Ranges, geschützt vor jedem Winde und dem Anprall der schweren Wogen, die die Küste entlang donnern. Für den Wellenbrecher in La Guaira hingegen sind 5 Millionen Dollars verausgabt worden und, um ihn in Stand zu halten, muss dauernd eine hohe Gebühr von allen in das Land eingeführten Waaren erhoben werden. Heut zu Tage ist es kostspieliger, Waaren in La Guaira auszuschiffen und nach Carácas zu schaffen, als Güter von Newyork nach Chicago zu versenden.

Die Frage der gesetzlichen Festlegung der Eisenbahntarife.

In den Programmen einiger politischen Parteien Württembergs erscheint seit einigen Jahren die Forderung, die Eisenbahntarife auf dem Gesetzgebungswege, statt wie bisher auf dem blossen Verwaltungswege, festzulegen. Anlässlich der Berathung des Württembergischen Eisenbahnetats für 1897/99 in der Ständekammer hat diese Frage eine längere Debatte hervorgerufen, aus welcher das Wesentliche hier angeführt werden möge.

Der Berichterstatter für den Eisenbahnetat in der Abgeordnetenkammer, Abg. Dr. K i e m, bemerkte, wenn man sich auch, wie er, zu dem System der gesetzlichen Feststellung der Eisenbahntarife bekenne, so sei er doch der Meinung, dass jedenfalls für die Verwaltung eine gewisse Bewegungsfreiheit, ein gewisser freier Spielraum noch gelassen werden müsste und dass blos die Maximalsätze gesetzlich festgestellt werden könnten, nicht wohl auch die Minimalsätze, sonst würde man sich ja in das eigene Fleisch schneiden. Er habe an einen Vorgang aus den 50er Jahren zu erinnern, wo diese Frage im Abgeordnetenhause zur Behandlung gestanden, und wo sich das Haus in grosser Mehrheit gegen die gesetzliche Tarifbestimmung ausgesprochen habe. Um in der Sache weiter zu kommen, möchte er eine praktische Anregung geben, die auf einen Mittelweg zwischen beiden Systemen hinauslaufe. Es könnte sich fragen, ob die Regierung nicht geneigt wäre, wenn sie daran gehe, irgend eine durchgreifende Tarifänderung vorzunehmen, von dieser Absicht jeweils den Ständen Kenntniss zu geben, damit dieselben auch ihrerseits dazu Stellung nehmen können und Gelegenheit haben, sich darüber zu äussern. Zu einem solchen Vorschlage komme er in Erwägung der unverhältnissmässig höheren Bedeutung und Rückwirkung von Tarifänderungen als der übrigen Etatssätze auf den ganzen Staatshaushalt. Die Verantwortung der Regierung für Einnahmeausfälle würde dann auch zu einem Theil auf die Stände fallen; jetzt habe die Eisenbahnverwaltung jederzeit die Verantwortung für die Folgen von Tarifänderungen allein zu tragen, weil sie dieselben ganz allein und selbständig einführe. Bei der Mitwirkung der Ständekammer würde sich die Regierung ihre Stellung zu solchen Tarifänderungen wesentlich erleichtern.

Der Abg. S a c h s findet die Forderung einer gesetzlichen Verabschiedung der Eisenbahntarife für prinzipiell gerechtfertigt, da es gewiss eigenthümlich sei, dass den Ständen eine Einwirkung auf die Grundlagen einer so wichtigen Etatsposition, wie die Eisenbahneinnahmen, nicht zukomme, dass vielmehr die Grundlagen für diese Einnahmen, nämlich die Tarife, einseitig von der Verwaltung bestimmt werden.

Der Abg. Konrad H a u s s m a n n glaubt, dass alle Bedenken gegen die gesetzliche Regelung der Eisenbahntarife beseitigt werden, wenn die Forderung nur dahin geht, dass die Maximaltarife durch Gesetz unabänderlich festgestellt werden sollen und vielleicht noch die Kategorien in der Hauptsache ohne die einzelnen Gegenstände — er denke hier an die Gütertarife — während gleichzeitig in einem solchen Gesetze Vollmachten für die Regierung zu ertheilen wären, dass die Tarife, sobald dies dringend ist, herabgesetzt werden können, wie es die Bedürfnisse, die Rücksichten auf die Nachbarländer und konkurrirenden Bahnen vorschreiben. Wenn diese Regelung eintrete und bestimmt werde, dass die Abänderungen auf Grund dieser Vollmachten den Ständen mitgetheilt werden, so dass dieselben wenigstens hinterher ihre Ansicht äussern können, so sei nach seiner Meinung ein befriedigender Zustand hergestellt. Es spreche kein zwingender staatsrechtlicher Grund dagegen es so zu machen. Es soll die Frage nicht angesehen werden als eine konstitutionelle Machtfrage, sondern es soll nur ausgesprochen werden, dass es staatsrechtlich zweckmässig und staatsrechtlich möglich sei, diese Regelung eintreten zu lassen. Zweckmässig und angezeigt namentlich deshalb, weil man hier das wichtigste Verkehrsmittel der Gegenwart überhaupt als ein Monopol des Staates vor sich habe und weil in diesen Monopolbetrieb jetzt schon über eine halbe Milliarde Volksvermögen hineingesteckt worden sei. Angesichts dessen sei es angezeigt, dass das Volk selbst durch seine Vertreter in erster und zweiter Kammer über Form und Maass der Verzinsung des Anlagekapitals ein Wort mitsprechen soll. Es sei zugleich eine legalisirte Form für eine geregelte Theilnahme der Volksvertretung und des Volkes selbst an der grossen Volksangelegenheit der pekuniären Verkehrsbedingungen. Er sehe die gesetzliche Ordnung der Tarife mit Festlegung der Maximalgrenze und Vollmachten für die Herabsetzung für eine richtige Entwickelung und deshalb für eine Forderung unserer Zeit an.

Der Ministerpräsident, Staatsminister Dr. Freiherr v o n M i t t n a c h t, macht darauf aufmerksam, dass, wenn auch vor mehr als 30 Jahren die gesetzliche Regelung nicht der Eisenbahntarife, sondern des Eisenbahnwesens in der Kammer der Abgeordneten erörtert und im Jahre 1865 auch von der Mehrheit empfohlen worden sei, doch bisher die Kammer noch niemals den Beschluss gefasst habe, dass die Eisenbahntarife gesetzlich geregelt werden sollen. Es haben vielmehr die Befürworter der gesetzlichen Regelung des Eisenbahnwesens im Jahre 1865 ausdrücklich erklärt, sie behalten sich ihre Ansicht darüber vor, ob und inwieweit bezüglich der T a r i f - bestimmungen das Gesetz eine Regelung vornehmen könne und solle und sie erklären namentlich, dass es nothwendig sei, der Regierung vollste, freiste Vollmacht einzuräumen. Erst in der jüngsten Zeit werde die gesetzliche Regelung der Eisenbahntarife für die nothwendige Vorbedingung jeder Reform erklärt und sei diese Forderung in das Programm politischer Parteien übergegangen. Ansätze zu einer gesetzlichen Regelung bestehen in Preussen und in Bayern. In Bayern sei die Festsetzung der Maximalbeträge der Tarife im Finanzgesetz letztmals im Jahr 1874 erfolgt. In Preussen sei durch ein Gesetz vom 1. Juni 1882 bestimmt, dass unbeschadet der dem Reich zustehenden Einwirkung auf das Tarifwesen Erhöhungen der damals bestehenden Normal- (Maximal-) Transportgebühren, soweit sie nicht zum Zweck der Herstellung der Gleichförmigkeit der Tarife oder infolge von Aenderungen des Tarifschemas vorgenommen werden, nur durch Gesetz erfolgen können. Allein seit 1882 sei ein solches Gesetz nicht ergangen. In Preussen wie in Bayern sei die gesetzliche Regelung nicht praktisch geworden. Es sei eben der Zug der Zeit nicht auf Tariferhöhungen, sondern auf Ermässigungen gerichtet. Die Generaldirektion der

Staatseisenbahnen habe sich in Bezug auf eine etwaige gesetzliche Regelung der Tarife dahin ausgesprochen: „Die Unterstellung der Eisenbahntarife unter die Gesetzgebung kann vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltung, wie von dem des die Eisenbahn benutzenden Publikums nicht befürwortet werden, weil der stete Wechsel in den Verhältnissen und Anforderungen des Bahnverkehrs meist eine rasche Entscheidung verlangt und weil eine Hemmung in der freien Entschliessung in dieser Beziehung nicht nur zu grossen Erschwerungen des Verkehrs und damit zu Klagen aus Interessentenkreisen nothwendig führen müsste, sondern unter Umständen auch mit einer Schmälerung der Eisenbahneinnahmen verbunden wäre, insofern die Bahnverwaltung gehindert sein würde, Konkurrenzbestrebungen der Nachbarbahnen sofort mit geeigneten tarifarischen Gegenmaassnahmen zu folgen. Wenn Gründe sonstiger Art vorliegen sollten, der Frage der gesetzlichen Feststellung der Eisenbahntarife näher zu treten, so müsste in jedem Fall daran festgehalten werden, dass der ständischen Verabschiedung nur etwaige Erhöhungen der für die einzelnen Klassen des Gütertarifschemas bestehenden Normal- (Maximal-) Transportgebühren unterstellt werden, oder wie in Bayern die Festsetzung von Maximaltarifsätzen — eine Maassnahme, die freilich thatsächlich ohne jeden praktischen Werth bliebe, weil die Eisenbahntarife bekanntlich fortgesetzt in sinkender Richtung sich bewegen. Ausser in Preussen und Bayern bestehen gesetzliche Vorschriften für das Eisenbahntarifwesen in keinem der übrigen Deutschen Staaten, auch nicht im Reich bezüglich der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Es ist sodann nicht ausser Acht zu lassen, dass ein einseitiges Vorgehen der Württembergischen Verwaltung in Bezug auf die Feststellung der Tarife, insoweit hierdurch die bis jetzt erreichte Einheitlichkeit unter den Deutschen Bahnen in Frage gestellt würde, mit der Bestimmung des Art. 45 Ziff. 2 der Reichsverfassung im Widerspruch stände, weil hiernach die Kontrole über das Tarifwesen dem Reiche zusteht und dieses namentlich dahin zu wirken hat, dass die möglichste Gleichmässigkeit der Tarife erzielt wird, und dass es nicht zweckmässig wäre, wenn durch Beschluss der Württembergischen Landstände der Staatsregierung die Ergreifung von Tarifmaassnahmen angesonnen würde, gegen welche eventuell von Reichswegen Einsprache erhoben werden könnte."

Der Ministerpräsident fährt dann fort: „Die ganze Frage der gesetzlichen Festlegung der Eisenbahntarife sei in erheblichem Maasse eine staatsrechtliche. Ueber diese Seite der Frage könnte sich nur das Staatsministerium schlüssig machen. Er seinerseits könne jetzt nur vom Zweckmässigkeitsstandpunkt aus sprechen. Hier müsse er nun sagen, dass ihm eine gesetzliche Regelung der Maximaltarife als ein grosses praktisches Bedürfniss nicht erscheine, weil der Verwaltung eine so grosse Freiheit in ihrer Bewegung eingeräumt, weil ihr so weitgehende Vollmachten ertheilt werden müssen, dass der Mitwirkung der Stände eine erhebliche praktische Bedeutung kaum zukomme. Wenn es sich nur um Tariferhöhungen handle, können die Landtage nach den Verhältnissen der Jetztzeit lange warten, bis ihre Mitwirkung in Anspruch genommen werde. Auf dem Gebiet der Tarife treten auch Konflikte der Interessen ein, weitreichende Konflikte; es erscheine zweifelhaft, ob es gut gethan sei, mit diesen Interessenkonflikten den Landtag zu belasten. Es wäre nicht erwünscht, wenn auf die Festsetzung der Eisenbahntarife auch politische und Parteirücksichten Einfluss gewinnen würden. Auch dagegen, dass nur die Maximaltarife an die Ständeversammlung gebracht werden, sei verschiedenes anzuführen. Die Ständeversammlung könne ein grosses Interesse daran haben, dass die Rente der Eisenbahn nicht durch übermässige Tarifermässigungen heruntergedrückt werde. Er verkenne aber durchaus nicht die Wichtigkeit der Eisenbahntarife und ihre grosse Bedeutung für die wirthschaftlichen und sozialen Verhältnisse wie auch für die finanzielle Gestaltung im Lande; er möchte deshalb der Anregung, die im allgemeinen dahin abziele, der ständischen Mitwirkung in irgend einer Form einen grösseren Raum zu gewähren, nicht direkt entgegentreten. Er persönlich könnte sich wohl auch zu der Zusage entschliessen, bei Tariferhöhungen von Belang den Ständen vorher Mittheilung zu machen; das wäre durchführbar, aber den Vorschlag, vor jeder erheblichen Aenderung — sei es eine Erhöhung oder Ermässigung — die Ansicht der Stände einzuholen, halte er nicht für durchführbar und unter Umständen für schädlich für die Interessen des Verkehrs und des Landes.

Der Abg. von Gess könnte sich im Prinzip mit der gesetzlichen Feststellung der Tarife einverstanden erklären. Dieses Prinzip müsse aber nach der Natur der Sache doch von so vielen Ausnahmen durchlöchert werden, dass nur wenig von ihm übrig bleibe. Die Eisenbahn sei im Wesentlichen ein Frachtgeschäft, ein Transportunternehmen und bei einem solchen könne man nicht alle Tarife in die starre Form des Gesetzes bannen; man müsse hier eine gewisse Freiheit der Bewegung bestehen lassen.

Ein von den Abgg. Konrad Haussmann und Sachs eingebrachter Antrag: „die Regierung zu ersuchen, einen Gesetzentwurf, betreffend die Eisenbahntarife, vorzulegen, in welchem die Maximalbeträge für die Personen- und Gütertarife der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen festgelegt und der Eisenbahnverwaltung Vollmachten für Ermässigungen eingeräumt werden", wurde nach längerer Debatte zurückgezogen, nachdem der Ministerpräsident sich noch dahin geäussert hatte. er sei der Meinung, dass die Kammer gut thun und dass sie voraussichtlich rascher zu einem Ziel gelangen würde, wenn sie, statt die gesetzliche Festlegung der Tarife zu fordern, wodurch sofort die staatsrechtliche Seite der Frage in den Vordergrund gedrängt werde, eine Resolution beschliessen würde, in der Richtung, mit dem Ziel, die ständische Mitwirkung bei der Festsetzung der Eisenbahntarife zu erweitern. Von der gesetzlichen Festsetzung möchte er jedenfalls ausgenommen wissen, solche Tarifänderungen, welche infolge von Aenderungen des Tarifschemas vorgenommen werden und Detarifirungen innerhalb der einzelnen Klassen des Tarifschemas. Und ferner würde er für wohl angebracht halten, ausdrücklich die Zuständigkeit des Reiches zur Einwirkung auf das Eisenbahntarifwesen zu wahren, wie dies auch im Preussischen Gesetz geschehen sei, denn diese Verfassungsbestimmungen werden häufig weniger beachtet als angezeigt wäre. Man werde sich darüber klar sein, dass der Antrag nicht blos Bedeutung für die Eisenbahntarife habe, dass er in seinen Konsequenzen präjudiziell noch für eine ganze Reihe von Tarifen im allgemeinen in den sämmtlichen Zweigen der Staatsverwaltung sei.

Der von den Abgg. Konrad Haussmann und Sachs an Stelle des zurückgezogenen Antrages hierauf eingebrachte Antrag: „die Regierung zu ersuchen, eine Erweiterung der ständischen Mitwirkung bei Festsetzung der Tarife der Verkehrsanstalten herbeizuführen" wurde angenommen.

Der neue Hofzug der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Die Königlich Ungarischen Staatsbahnen liessen anlässlich der im Jahre 1896 stattgehabten Millenniums - Feierlichkeiten durch die bekannte Eisenbahnwagen-Bauanstalt Ganz & Co. einen Hofzug erbauen, welcher am 28. April 1896 fertiggestellt wurde und seiner Bestimmung übergeben werden konnte. Seine Majestät der König von Ungarn hat denselben zum ersten Male am 18. Mai 1896 benutzt.

Der Königlich Ungarische Hofzug übertrifft an fürstlichem Komfort und künstlerischer Ausstattung Alles, was bisher auf diesem Gebiete geleistet wurde.

Alle Errungenschaften der modernen Technik wurden angewendet, um den Wagen einen ruhigen, Schwankungen und Geräusch möglichst vermeidenden Gang zu sichern. Für Bequemlichkeit ist in ausreichendem Maasse gesorgt; ganz abgeschlossene Uebergänge vermitteln den Verkehr zwischen den einzelnen Wagen, welche sämmtlich mit Dampfheizungs - Einrichtung, elektrischer Beleuchtung, reichlicher Ventilation, elektrischen Signal- und Temperaturkontroll - Einrichtungen versehen sind.

Der komplette Zug besteht aus einem Wagen für Seine Majestät, einem für Ihre Majestät, ferner einem Speisewagen, zwei Hof - Suitewagen, einem Hof - Kammerwagen und einem Dienstwagen. Die beiden ersteren ruhen auf je 6 Achsen und haben ein Eigengewicht von rund 42 t, der Speisewagen sowie die beiden Suitewagen haben je 4 Achsen und ein Eigengewicht von durchschnittlich 37,5 t, während die restlichen 2 Wagen des Zuges je 3 Achsen und ein Eigengewicht von rund 20 t besitzen. Die Wagen sind aussen grün lackirt und ist der dunkelgrüne Grund durch Zierleisten in einzelne mit Gold beschnittene Felder eingetheilt.

Der Wagen Sr. Majestät des Königs in seiner für festliche Anlässe vorbehaltenen Ausschmückung zeigt oberhalb der 3 Mittelfenster Guirlanden, unten in der Mitte prunkt das grosse Ungarische Staatswappen, rechts und links mit dem lorbeerumkränzten Allerhöchsten Namenszuge, alles in reich vergoldeter Bronze, das Wappen aber in Email ausgeführt. Für gewöhnliche Reisen wird nur das mittlere Wappen verwendet.

Das Aeussere der Wagen macht einen diskreten, wahrhaft noblen Eindruck und beim Betreten des Innern derselben ist der Beschauer überrascht durch die mit gediegenem künst-

lerischem Geschmack harmonisch durchgebildete Einrichtung derselben.

Der Wagen Sr. Majestät sowie der Speisewagen und jene der Suiten sind im Renaissancestil gehalten, derjenige Ihrer Majestät im Stile Louis XVI. Ungarische Dekorationsmotive finden sich im ganzen Zuge, namentlich bei den Stickereien angewendet. Die prachtvollen elektrischen Lustres und Lampen sowie auch sämmtliche Metallbeschläge und Einrichtungsstücke des Zuges sind stilgemäss nach separat angefertigten Modellen aus schwer vergoldeter Bronze hergestellt.

Eine Würdigung aller Details würde eine Encyklopädie der Ungarischen Kunstindustrie bilden und so möge hier nur eine Schilderung dieses rollenden Königspalastes in grossen Zügen folgen.

In den Königswagen eintretend, befindet man sich in einem achteckigen Vestibule. Eiche und Ledermosaik an Plafond und Wänden, ein grüner Fussteppich und 2 fazettirte Spiegel bilden ein stimmungsvolles Ganzes. Oberhalb einer Thüre bezeichnet ein prachtvoll geschnitztes Staatswappen den Eingang zum Salon des Generaladjutanten und weiterhin zum Salon Sr. Majestät, an welchen sich das Schlafzimmer des Königs und der Raum für den Leibjäger anschliesst. Wände und Decke zeigen Intarsien aus den kostbarsten Hölzern und Edelmetallen, grünes Tuch, helle Seide mit prunkvollen Stickereien und Meisterwerke der Holzschnitzerei.

Das Mobilar ist mit grünem Tuch überzogen, mit Peluchegarnirungen und Stickereien geschmückt, auf dem Schreibtische befindet sich eine geschnitzte Ledermappe, eine reich vergoldete Schreibgarnitur, und eine Fülle auserlesener Kunstgegenstände vereinigen sich zur Schaffung eines wahrhaft königlichen Heimes.

Das Schlafzimmer enthält ein eisernes Peluche- und tuchüberzogenes Feldbett mit einer prachtvoll gestickten grünen Seidendecke; die Toiletteeinrichtung ist aus gediegenem Silber hergestellt und die Möbel gleichen jenen im Salon. Im anstossenden Zimmer des Leibjägers befinden sich die elektrischen Apparate zur Kontrole der Temperatur in den einzelnen Appartements.

Der Wagen Ihrer Majestät der Königin ist von einer seltenen Farbenpracht. Ein Vorraum führt zum Salon Ihrer Majestät. Holztäfelung aus Eichenmaser, umsäumt mit Mahagoni- und Rosenholz, verziert durch vergoldete Bronzeornamente, stahlblaue Seidenfaille und lichtcrême Seidendamast, reich gestickt im Stile Louis XVI. schmücken Wände und Decke; mit ihnen harmonirt der kostbare Teppich, die Möbel aus Mahagoni- und Rosenholz, die Vorhänge und Draperien mit lichtblauen Seidenpeluche.

In ähnlichen Farben ist das hieran stossende Schlafzimmer gehalten. Ein bis zur Decke reichendes Himmelbett, ein Schreibtisch mit reizender stilvoller Garnitur nebst geschnitzter Ledermappe und schliesslich ein Venetianischer Spiegel sind seine Hauptmobilien.

Das anstossende Boudoir Ihrer Majestät ist im Stile der zwei vorerwähnten Salons gehalten. Wie sorgfältig musste hier das Nothwendige gewählt werden. Ein Ruhebett, ein Waschtisch mit einer Mexikanischen Onyxplatte, darauf ein silbernes Lavoir, ein grosser Toilettespiegel, dessen Fuss einen Blumenkorb bildet, drei Stühle und ein Heizkästchen, jedes für sich ein Meisterwerk, dienen dem Komfort der hohen Frau.

Kupees für die Begleitung, eine Küche und sonstige Nebenräumlichkeiten okkupiren den restlichen Theil des Wagens.

Der Hofspeisewagen besteht aus einem Vorraum, einem beiläufig 9 m langen Speisesaal und einem 8 m langen Rauchsalon. Seinen Plafond schmücken in prächtigen kunstvoll geschnitzten Nussbaumholzrahmen drei farbenfrische, Lebensfreude athmende Gemälde des Ungarischen Meisters Lotz, über der Eingangsthür in reichgeschnitztem Rahmen ein Stillleben von demselben Meister. Die Schmalseiten des Speisesaales zieren drei schwungvollst gezeichnete, künstlerisch durchgeführte Panneaux aus Leder geschnitzt. An den Lambris wechseln prächtige Fruchtstücke darstellende Holzskulpturen mit Kartouschen ab. Die Wandpfeiler-Füllungen und Hohlkehlen sind aus geschnitztem Leder. Der grosse Speisetisch, aus Nussbaumholz geschnitzt, mit geschnitztem Leder bespannte 20 Stühle und ein Spiegel in geschnitztem Holzrahmen, unten in eine Jardiniere ausgehend, bilden das Mobilar. Die Fenster zieren Draperien aus braunem, gesticktem Peluche.

Im hieran stossenden Rauchsalon befindet sich eine ähnliche Ausstattung, wie im Speisesaale, nur ist die Decke hier in sechs mit gesticktem, lichtcrême Seidendamast bespannte Felder getheilt. An der Wand gegen den Speisesaal steht ein massives Büffet und diesem gegenüber zwei Geschirrkasten mit zierlichen Schnitzereien. Sechs geschnitzte Nussbaumholztische mit je 2 Lederstühlen bilden die sonstige Einrichtung.

Die beiden Wagen für die Suiten enthalten je einen Salon mit Mobilar aus Gobelinstoff und eine entsprechende Anzahl von Kupees und sonstigen Nebenräumlichkeiten, die alle ihrer Bestimmung gemäss gleichfalls auf das prächtigste ausgestattet sind.

Der Hofkammerwagen sowie der Dienstwagen enthalten je einen elegant ausgestatteten Salon für den Direktor der Hofeisenbahnreisen, ausserdem der erstere noch drei ganze und ein halbes Kupee in einfacher Ausführung für das Dienerpersonal, und der letztere einen Gepäckraum, ein Dienstkupee in einfacher Ausführung und einen Schaffnerraum.

In allen Wagen gibt es Doppelfenster mit Jalousien und eine Fülle von Bequemlichkeiten, die das Reisen möglichst angenehm und wenig anstrengend zu machen geeignet sind. Der ganze Zug ist ein Meisterwerk der Ungarischen Industrie und des Zweckes, welchem er gewidmet ist, vollkommen würdig.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 13,1 km lange Strecke Rosenhöhe-Gross-Zimmern der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion Mainz, welche am 1. September d. J. eröffnet werden wird, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten; ferner ist die 8,2 km lange Strecke Tisza-Lök-Büd Szt. Mihály der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, welche am 16. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung. Im Nachtrag I ist auf Seite 10 in Spalte 2 nicht auf Spalte 1 und 2, sondern auf Spalte 3 und 4 zu verweisen. Ferner ist auf Seite 16 in Spalte 3 und 6 (zu Seite 223) der Stationsname Schönau in Schönsee zu berichtigen.

Eröffnung von Strecken. K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Die Strecken Haugsdorf-Weidenau-Stadt Weidenau und Barzdorf-Jauernig sind am 6. d. Mts. eröffnet worden.

Aenderung in der Betriebsleitung der Strecke Csata-Balassa-Gyarmat. Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Juli d. J. ist die Linie Csata-Balassa-Gyarmat (mit Ausnahme der Station Csata) aus dem Bahnnetze der donaulinksseitigen Betriebsleitung in Budapest ausgeschieden und der Betriebsleitung in Miskolcz (Verkehrsinspektion Losoncz) unterstellt worden.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. September d. J. wird an der Bahnstrecke Deutz-Giessen zwischen den Stationen Ehringshausen und Asslar der Haltepunkt Werdorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Am 1. d. Mts. ist die bisher nur dem Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Zeche Gneisenau dienende Station Zeche Gneisenau b. Derne für den allgemeinen Wagenladungsverkehr freigegeben worden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Szabadka-Zimony gelegene Station Kiszács ist auch für den Verkehr von lebenden Thieren eröffnet worden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Geleiselängen der Eisenbahnen Ungarns am Ende des Jahres 1896.

Das Königlich Ungarische Handelsministerium veröffentlicht in seinem Amtsorgane eine Zusammenstellung der Geleiselängen sämmtlicher dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen Ungarns, in welcher sowohl die Bau- als die Betriebslängen derselben entsprechende Berücksichtigung finden, unter gleichzeitiger Anführung der mit Ende des Jahres 1895 vorhanden gewesenen Geleiselängen und Nachweisung der Ursachen der zwischen den beiden Jahrgängen sich zeigenden Differenzen,

welche theils auf die Eröffnung neuer Linien, theils jedoch auf Berichtigungen der alten Geleiselängen zurückzuführen sind.

Der erwähnten Zusammenstellung gemäss hatten sämmtliche Eisenbahnen Ungarns am Ende des Jahres 1896 eine Betriebslänge von 15 318,373 km, am Ende des Jahres 1895 eine solche von 14 302,836 km, während die Baulänge Ende 1896 15 003,071 km und Ende 1895 14 003,794 km betrug. Der Zuwachs im Jahre 1896 beträgt sonach bezüglich der Betriebslänge 1 015,537 km, betreffs der Baulänge 999,277 km. An doppelgeleisigen Linien waren Ende 1896 vorhanden 819,790 km.

Von dem Zuwachse an Betriebslängen entfallen auf die eigenen Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen 10,398 km, deren Gesammtlänge am Ende des Jahres 1896 7 222,535 km ausmacht; die Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn hat eine Betriebslängen-Vermehrung um 45 m erfahren, welche durch die Erweiterung der Station Raab veranlasst wurde; die selbstständig verwalteten Lokaleisenbahnen haben eine Vermehrung ihrer Betriebslängen um 259,978 km erfahren und beträgt deren Gesammtlänge Ende 1896 1 222,744 km; die im Betriebe der Königlichen Ungarischen Staatsbahnen befindlichen Lokalbahnen haben ihr Netz um 693,894 km erweitert und figuriren in ihrer Gesammtheit mit 5 022,820 km; die im Betriebe der Kaschau - Oderberger Bahn befindlichen Lokalbahnen erhielten einen Zuwachs von 4,771 km infolge der Eröffnung der neuerbauten Zahnradbahn zum Csorbasee; schliesslich trat eine Vermehrung der Geleise bezw. Betriebslängen bei den mit Dampf und Elektrizität betriebenen Strassen- und Lokalbahnen ein, welche Vermehrung 46,451 km beträgt, wodurch die Gesammtlänge letzterer 124,263 km erreicht. Es werden sodann sämmtliche im Jahre 1896 dem Verkehre übergebenen neuerbauten Linien mit ihren Betriebslängen angeführt. Nach dieser Zusammenstellung wurden auf den eigenen Linien der Königlichen Ungarischen Staatsbahnen erbaut: Die Verbindungslinie zwischen Altofen und der Donaurechtsufrigen Ringbahn mit 3,665 km, eröffnet am 1. Mai 1896; die Linie Engelsfeld-Altofen mit 5,143 km, eröffnet am 3. November 1896; ferner wurden an Lokalbahnen dem Verkehre übergeben: die Linie Nagy-Bélicz-Privigye mit 28,426 km, eröffnet am 18. April; Karczag-Tiszafüred mit 44,397 km, eröffnet am 17. Mai; Versetz-Gattaja mit 45,251 km, eröffnet am 3. Juli; Gyulafehérvár - Zalatna mit 4,674 km, eröffnet am 11. Juli; Kaposvár-Fonyód mit 54,038 km, eröffnet am 15. Juli; Pápa-Csorna mit 36,439 km, eröffnet am 1. August; Györ-Veszprém-Dombovár mit 40,019 km, eröffnet am 11. August; die Boldvathalbahn mit 57,791 km, eröffnet am 23. August; die Linie Petrovoszelló-Pancsova mit 27,659 km, eröffnet am 26. August; die Neograder Komitatslokalbahn mit 112,351 km, eröffnet am 13. September; die Linie Stuhlweissenburg-Adony-Szabolcs mit 29,065 km, eröffnet am 1. Oktober; die Linie Dorog-Bergwerk Drasche mit 3,133 km, eröffnet am 1. Oktober; Kecskemét-Tiszaugh mit 30,445 km, eröffnet am 3. Oktober; Pancsova-Temesufer Pancsova mit 4,950 km, eröffnet am 19. Oktober; Tisza-Polgár-Nyiregyháza mit 47,561 km, eröffnet am 26. Oktober; Garamberzencze-Léva mit 66,144 km, eröffnet am 27. Oktober; Hegyesfeketehegy-Palanka mit 55,626 km, eröffnet am 4. November; Komorn-Dunaszerdahely mit 53,237 km, eröffnet am 17. November; Temesvár-Buziás mit 30,613 km, eröffnet am 18. November; Erdököz-Tiszolcz mit 16,773 km, eröffnet am 30. November; Bakony-Szt. László-Veszprim und Veszprim-Stadt Veszprim mit 41,543 km, eröffnet am 16. Dezember; Adony - Szabolcs - Paks und Duna-Adony-Donauufer Adony mit 77,353 km, eröffnet am 23. Dezember; schliesslich auf den Linien der Arader und Csanáder Lokaleisenbahnen die Strecke Nagy-Halmágy-Brád mit 28,821 km, eröffnet am 5. Dezember 1896.

Die zwischen der oben angeführten Betriebslängen-Vermehrung und der Länge der neuerbauten Linien sich ergebende Differenz stellt jene Vermehrung dar, welche infolge von Umgestaltungen und Erweiterung von Stationen, ferner zufolge Richtigstellung der Profilirungen entstanden ist.

Investitionskosten bei den Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Wie bereits in Nr. 55 S. 509 d. Ztg. mitgetheilt wurde, hat der Abgeordnete Gyurkovics gelegentlich der Verhandlung des Gesetzentwurfs über die Investitionen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Finanzausschusse des Ungarischen Abgeordnetenhauses bezüglich der Zuwendung eines grösseren Betrags der 123 000 000 fl.-Anleihe für die in Kroatien-Slavonien nothwendigen Investitionen Forderungen erhoben und die Verwendung von etwa 900 000 fl. als vollkommen ungenügend bezeichnet. Nunmehr hat auch die Agramer Handels- und Gewerbekammer in Angelegenheit der Berücksichtigung der Interessen Kroatiens und Slavoniens bei den Investitionen der Staatsbahnen ihre Stimme erhoben und in dieser Angelegenheit eine Repräsentation an den Banus von Kroatien gerichtet.

Dem Aktenstücke sind folgende bemerkenswerthe Stellen entnommen:

Unter dem Eindrucke schmerzlicher Erregung nimmt die ehrerbietig gefertigte Kammer ihre Zuflucht zu Ew. Excellenz mit dieser Eingabe, deren Aufgabe es ist, Ew. Excellenz seitens der sich mit Handel und Verkehr befassenden Berufskreise Kroatiens, die dringende Nothwendigkeit vor Augen zu führen, bei der Verwendung des Staatsanlehens, welches Se. Excellenz der Königlich Ungarische gemeinsame Handelsminister mit Genehmigung des gemeinsamen Reichstags zur Bedeckung bestimmter Eisenbahnbedürfnisse aufzunehmen beschloss, auch auf die grossen Verkehrsbedürfnisse in den Königreichen Kroatien und Slavonien gerechtfertigte, nothwendige und zweckentsprechende Rücksicht zu nehmen. Unsere schmerzliche Erregung rührt von der festgestellten Thatsache her, dass von dem grossen Anlehen, welches Se. Excellenz der Handelsminister aufzunehmen wünscht, und welches laut der Gesetzesvorlage über 123 000 000 fl. auf gemeinsame Rechnung betragen soll, für unsere so dringenden Verkehrsbedürfnisse nahezu nichts bestimmt wurde.

Mit ihrer Repräsentation vom 4. Juli 1895 war diese Kammer bemüht, Ew. Excellenz auf die dringende Nothwendigkeit aufmerksam zu machen, dass von dem gemeinsamen Anlehen zu Flussregulirungszwecken, welches 54 380 000 fl. betrug, ein entsprechend höherer Betrag auch für die Saveregulirung verwendet oder dieses Anlehen nach Bedarf erhöht wurde, nachdem die für die Regulirungsarbeiten an der Save eingestellte Summe ungenügend und in gar keinem Verhältnisse zur Höhe des Anlehens war. Ew. Excellenz ist es wohl bekannt, dass unsere damals ausgesprochenen Wünsche und die diesseitigen dringenden Bedürfnisse bis heute unberücksichtigt blieben. Wenn auch unsere diesmaligen Bemühungen ein negatives Resultat haben sollten, müsste sich unsere jetzige schmerzliche Erregung zur verzweiflungsvollen Resignation steigern, nachdem unsere Lasten durch die Aufnahme dieses grossen gemeinsamen Anlehens, im Verhältnisse unserer Beitragspflicht zur Bedeckung gemeinsamer Anlehen vermehrt werden, während uns andererseits nicht die Gelegenheit geboten wird durch Hebung der Erwerbsverhältnisse die vermehrten Lasten tragen zu können, ja, im Gegentheile, unsere Erwerbsverhältnisse noch in eine ungünstigere Position gedrängt werden, indem unsere allerwichtigsten volkswirthschaftlichen Interessen dauernd vernachlässigt und zurückgesetzt werden. Im Abschnitte der Vorlage, in welchem der Betrag von 13 650 000 fl. zum Bau von Doppelgeleisen, zur Umlegung von Trassen und zur Anlage von Rangirbahnhöfen gefordert werden, dann im Abs. 5, in welchem die Summe von 17 105 000 fl. zur Erweiterung von Bahnhöfen und Erbauung von Lagerhäusern beansprucht werden, finden wir auch nicht einen einzigen Gulden zur Bedeckung unserer diesbezüglichen so namhaften Verkehrsbedürfnisse eingestellt. Im Motivenberichte zu diesen Auslagen sind die betreffenden Bahnen, welche ein zweites Geleise bekommen sollen, namentlich angeführt, der Agram-Fiumaner Strecke wird aber ebenso wenig gedacht, als der Erweiterung oder gar des Neubaues eines Bahnhofs auf Kroatisch-Slavonischem Boden. Sämmtliche Auslagen beziehen sich ausschliesslich auf in Ungarn befindliche Objekte. In erster Linie ist es unsere Pflicht, auf die Nothwendigkeit der Legung des zweiten Geleises auf der Linie Budapest-Agram-Fiume hinzuweisen.

Die vieljährige Erfahrung, gesammelt gelegentlich der immer wiederkehrenden Verkehrskalamitäten, wenn der Güterandrang zur Zeit des Exports des Getreides und Holzes eintritt, bezeugen klar die unabweisliche Nothwendigkeit, auf dieser hochwichtigen Ausfuhrlinie das zweite Geleis baldigst zu legen. Allerdings wäre es am wünschenswerthesten, das zweite Geleis auf der ganzen Linie zu legen, doch da sich die Verkehrsstauung hauptsächlich auf der Strecke Kameral-Moravica-Fiume fühlbar macht, würde wenigstens vorläufig eine ungemeine Erleichterung des Verkehrs zu erreichen sein, wenn das zweite Geleis mindestens von Moravica nach Fiume zu Stande käme.

In der detaillirten Nachweisung der Ausgaben finden wir allerdings auch die ansehnliche Summe von 4 000 000 fl. zur Erweiterung des Fiumaner Bahnhofs eingestellt; wir fragen uns aber vergeblich, was damit erreicht werden soll. Wenn uns unsere Kombination nicht täuscht, wünscht man damit das raschere Verladen von Gütern aus den Wagen in die Schiffe und umgekehrt zu erreichen. Nun, dieses Ziel wird durch diese zweifellos namhafte Ausgabe kaum erreicht worden, wenn nicht gleichzeitig die rasche und unbeeinträchtigte Beförderung der Güter nach Fiume gesichert wird. Alle angeführten Uebel würden verschwinden, sobald die rasche und ununterbrochene Beförderung der Güter durch die Legung des zweiten Geleises nach Fiume ermöglicht wäre.

Der Bahnhof in Agram wurde erst vor wenigen Jahren erbaut und doch macht sich die Unzulänglichkeit desselben zur Bewältigung des Verkehrs von Tag zu Tag fühlbarer. Nachdem der Versuch mit dem geplanten Rangirbahnhofe in Leckovac gescheitert ist, trat die Nothwendigkeit ein,

auf dem Königlich Ungarischen Bahnhofe in Agram die Lastzüge zu rangiren. Die ganze Anlage dieses Bahnhofs ist jedoch in dieser Richtung so unzureichend, dass die Züge auf offener Strecke rangirt werden müssen, was unpraktisch und vorschriftswidrig ist. Neben dieser absoluten Nothwendigkeit macht sich bereits seit zwei Dezennien eine zweite bemerkbar, auf welche die Kammer in zahlreichen Eingaben an das Königlich Ungarische gemeinsame Handelsministerium mit beredten Worten hinwies. Es ist dies der Bau des Bahnhofs in Karlstadt. Der in der Banya bestehende Bretterbau verdient doch wohl nicht den Namen eines Bahnhofs. Der Bau der Linie Sissek-Karlstadt wäre volkswirthschaftlich wichtig. In diesem Augenblicke bietet sich die schönste Gelegenheit, auch diese Linie auszubauen, denn es könnte durch eine geringe Erhöhung des Anlehens auch der Bau dieser für den Verkehr so wichtigen Eisenbahn, die eine Lebensfrage der Banovina bildet, ermöglicht werden. Eine Eisenbahnverbindung mit Bosnien, nach welcher sich der uralte Hafen Zengg so sehr mit Recht sehnt, um neuerdings werden zu können, was er in der Vergangenheit war, nämlich ein Verkehrshafen für die reichlichen Erzeugnisse Bosniens und der oberen Grenze, steht hier ebenfalls in engster Beziehung mit den Eisenbahnen, welche unsere obere Grenze so nöthig hat wie ein Stückchen Brot, und für welche sich die ganze Verkehrswelt um so lebhafter interessirt, als die Unzulänglichkeit eines einzigen Ausfuhrhafens längs der ganzen Küste unseres Meeres unzweifelhaft allseitig anerkannt wurde. Zur Vermittelung des Grossverkehrs mit dem Auslande ist als zweiter Hafen der Hafen von Zengg vollkommen geeignet und könnte einen ständigen Theil des Verkehrs mit dem Auslande übernehmen.

Auf der Hauptlinie der Staatsbahnen vom Ufer der Drau bis Fiume besteht noch ein grosser Uebelstand, welcher aus den Mitteln des mehrerwähnten Anlehens behoben werden müsste. Es ist dies der Mangel an Wägevorrichtungen in den Bahnhöfen.

Gemeinsame Direktorenkonferenz.

Unter dem Vorsitze des Herrn Hofrathes Ritter von Grimburg, des Generaldirektors der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, fand am 4. Juli d. J. die gemeinsame Direktorenkonferenz in Zell am See statt, an welcher die Direktoren der Oesterreichischen, Ungarischen und Bosnisch-Herzegowinischen Eisenbahnen theilnahmen. Von den auf der Tagesordnung stehenden zahlreichen Gegenständen ist hervorzuheben die Unterbreitung mehrerer Protokolle der Kommissionen für Kontrolle, Verkehrs-, Wagenregulativ und Uebereinkommens-Angelegenheiten, deren Anträge zumeist angenommen wurden, zum Theile jedoch behufs weiteren Studiums an die betreffenden Fachkommissionen zurückgeleitet wurden. Zu letzteren gehört das Ansuchen der Radfahrervereine betreffs der raschen und entsprechenden Beförderung der Maschinen, sowie die seitens der Eisenbahnverwaltungen im Interesse der stets grössere Dimensionen annehmenden Institution zu treffenden Verfügnngen, ferner die Erstellung einheitlicher Vorschriften bezüglich der von Privaten in den Wagenpark der Eisenbahnen einzureihenden Spezialwagen für Bier-, Petroleum-, Möbel- usw Transporte, betreffs welcher die Konferenz zu endgültiger Beschlussfassung nicht gelangte. Der Uebereinkommens-Kommission wurde ferner als besonders wichtige Angelegenheit der Vorschlag der Königlichen Ungarischen Staatsbahnen, betreffend Regelung des Verhältnisses zwischen Normalspurbahnen und den sowohl der Zahl als der Bedeutung nach sich stets vermehrenden Schmalspurbahnen bezüglich der Einhaltung der Lieferfristen erwachsenen Verantwortlichkeit, behufs eingehenden Studiums und Antragsstellung überwiesen. Der Tarifkommission wurde das Ersuchen von an dem Transporte von Blei, Reisern usw. interessirten Parteien, betreffs Erstellung von Begünstigungstarifen zugetheilt. Schliesslich wurde bestimmt, dass die nächste Direktorenkonferenz in Fiume im Monat September d. J. abgehalten werden soll.

Administrative Begehung der Flügellinie Vercsmart-Vurpod.

Die Projektanten der schmalspurigen Lokaleisenbahn Hermannstadt-Szentágota beabsichtigen die Flügellinie Hortobágy-Vercsmart bis nach Vurpod auszubauen. Der Königlich Ungarische Handelsminister hat auf Grund der diesbezüglichen Pläne die administrative Begehung angeordnet, welche am 14. d. Mts. abgehalten werden wird.

Kelenföld-Raab: Zweites Geleis.

Das technische Operat, betreffend die Legung des zweiten Geleises auf der Linie Kelenföld-Raab der Königlich Ungarischen Staatsbahnen hat der Handelsminister im allgemeinen gutgeheissen und die Gesammtkosten mit rund 5 Millionen Gulden festgesetzt. Behufs Regelung der mit dem Baue im Zusammenhange stehenden Fragen hat der Minister die administrative Begehung angeordnet, welche von Organen der Generalinspektion für Eisenbahn- und Schifffahrt unter Beiziehung der maassgebenden Behörden abgehalten werden wird.

Lokaleisenbahn Jászberény-Sülysáp: Konzessionsverhandlung.

Unter dem Vorsitze des Ministerialrathes von Mándy fand am 26. Juli d. J. die Konzessionsverhandlung betreffs der Lokaleisenbahn Jászberény-Sülysáp statt. Der Konzessionär dieser Eisenbahn, Grundbesitzer Béla Fay, beabsichtigte ursprünglich den Bau der Linie bis nach Poroszló fortzusetzen, infolge der gemachten Vorstudien wurde der Plan die Theilstrecke Jászberény-Heves-Poroszló auszubauen, fallen gelassen, und es wurde die administrative Begehung nur für die Linie Sülysáp-Jászberény nachgesucht. Diese 33 km lange Lokaleisenbahn wird derart auszubauen sein, dass auf derselben täglich nach jeder Richtung 15 Züge mit je 50 Achsen verkehren können und dass sie in einem späteren Zeitpunkte, wenn sie eventuell über Jászberény hinaus ausgebaut würde, leicht für den Verkehr 100 achsiger Züge umgestaltet werden könne. Die Linie berührt die Gemeinden Jász-Felsö-Szentgyörgy, Szent Lörincz-Káta, Tó-Almás und Kóka und wird in jeder dieser Gemeinden eine Station errichtet werden. Die Kommission beantragte, die Bau- und Betriebseinrichtungskosten mit 1 061 000 fl. festzustellen, von welchem Betrage für die Umgestaltung und Erweiterung der beiden Anschlussstationen, sowie zur Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln und Bahnausrüstungs-Gegenständen 183 200 fl. zu verwenden bezw. in Baarem den Königlich Ungarischen Staatsbahnen zur Verfügung zu stellen sein werden. Die Beiträge der Interessenten bezw. die Höhe der von denselben zu zeichnenden Stammaktien beträgt 218 000 fl.

Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Genehmigung und im Einvernehmen mit den Ministerien der Eisenbahnen und der Finanzen dem Kommerzialrath und Mährisch-Schlesischen Landesadvokaten Dr. Karl Freiherrn von Offermann in Brünn im Vereine mit der Firma Lindheim & Co. in Wien und dem Direktor Karl Ströhler in Berlin, als Konzessionären der den Gegenstand der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 21. August 1896 bildenden Lokalbahn von Saitz nach Göding die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding“ mit dem Sitze in Wien ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Zahnradbahn auf den Schwabenberg in Budapest.

In Angelegenheit der Uebertragung des zwischen der Kommune und der Zahnradbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages auf die im Jahre 1895 für dieses Verkehrsunternehmen gegründete neue Aktiengesellschaft hatte die Generalversammlung des Munizipalausschusses den Beschluss gefasst, dieser Uebertragung unter gewissen Umständen ihre Zustimmung zu ertheilen. Der Beschluss wurde dem Minister des Innern unterbreitet, die Genehmigung blieb jedoch aus, und erst im Laufe des Jahres 1897 kam ein Erlass, laut welchem der Minister erklärt, den in Rede stehenden Beschluss infolge mittlerweile eingetretener Veränderungen in seiner derzeitigen Form nicht genehmigen zu können, weshalb die Kommune zu neuerlicher Beschlussfassung aufgefordert wird. Der Ober-Buchhalter der Kommune hat nun dem Magistrat den Antrag unterbreitet, es möge mit der Aktiengesellschaft ein ganz neuer Vertrag abgeschlossen werden, da sowohl der ursprüngliche, wie auch der anlässlich der Verlängerung der Bahnlinie bis zum Széchenyiberg geschlossene Nachtragsvertrag ganz und gar nicht mehr entsprechen und beide Dokumente überdies verschiedene divergirende Bestimmungen enthalten.

Bahneröffnung.

Nach befriedigendem Ergebnisse der am 30. Juli d. J. abgehaltenen technisch-polizeilichen Begehung der Lokaleisenbahnlinie Temesvár-Módos wurde dieselbe am 31. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Bács-Bodrogher Komitats-Lokaleisenbahn.

Das Geschäftsergebniss des abgelaufenen Jahres beziffert sich mit 95 123,41 fl. — wie der Geschäftsbericht über das Jahr 1896 mittheilt — und zeigt somit gegenüber dem Reingewinne des Vorjahres von 93 721,08 fl. ein Mehr von 1 402,33 fl. Es wird beantragt, den Kupon der im Verkehre befindlichen 26 211 Prioritätsaktien mit je 3,60 fl. einzulösen und den Rest von 763,81 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Das Aktienkapital beträgt 4 412 000 fl., der Reservefonds 33 600 fl.

Die Transporteinnahmen betrugen 223 575,55 fl., sonstige Einnahmen 10 381,18 fl., somit insgesammt die Einnahmen 233 956,73 fl. Die Gesammtausgaben erreichten die Höhe von 129 767,58 fl.; es resultirt sonach ein Betriebsüberschuss von 104 189,15 fl., welcher durch den Einfluss der Posten des Gewinn- und Verlustkontos auf den oben genannten Betrag von 95 123,41 fl. sinkt.

Balaton-Szent-György-Somogy-Szobber Lokaleisenbahn.

Dem Geschäftsberichte über das verflossene Jahr ist zu entnehmen, dass der Reingewinn für das Jahr 1896 sich mit 71 517,38 Kr. beziffert, somit gegenüber dem Reinertrage des Jahres 1895 mit 63 409,82 Kr. eine Erhöhung um 8 107,56 Kr. erfahren hat. Der Antrag der Direktion bezüglich der Verwendung des Reingewinnes lautet: Es ist der Kupon der im Umlaufe befindlichen 7 006 Prioritätsaktien mit je 10 Kr. einzulösen und der Rest von 1 457,38 Kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Das Aktienkapital beträgt 3 914 000 Kr. Der Reservefonds ist mit 58 786,60 Kr. in die Bilanz aufgenommen. Die Transporteinnahmen betrugen 162 599,10 Kr.; an verschiedenen Einnahmen gingen 13 013,32 Kr. ein, sonach beziffern sich die Gesammteinnahmen auf 175 612,42 Kr. Da die Gesammtausgaben die Höhe von 100 629,24 Kr. erreichten, resultirt sonach ein Ueberschuss von 74 983,18 Kr.

Debreczin-Füzes-Abony-Ohát-Polgárer Lokaleisenbahn.

Ausweislich des Geschäftsberichtes über das Jahr 1896 sind in jenem Jahre 285 073 Reisende (273 100 im Jahre 1895) befördert worden und betrug die aus diesem Verkehr erzielte Einnahme 86 899,12 (84 016,50) fl. An Frachten wurden 73 443 (72 543) t befördert und hierfür 117 476,59 (114 566,85) fl. vereinnahmt.

Der bilanzmässige Reingewinn beträgt 98 475,73 fl. Es wird beantragt und genehmigt, zur Einlösung von 49 Prioritätsaktien 4 900 fl. zu verwenden, der Direktion und dem Aufsichtsrathe 1 500 fl. zu votiren, den Kupon der 40 446 Prioritätsaktien mit je 2,25 fl. einzulösen und den Rest von 1 012,23 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Felek-Fogaraser Lokaleisenbahn.

Dem Geschäftsberichte über das abgelaufene Betriebsjahr sind folgende Angaben zu entnehmen: Der aus der Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen stammende Betriebsüberschuss beträgt laut der über die verrechneten Betriebseinnahmen und -Ausgaben lautenden Betriebsrechnung 28 434,30 fl., gegenüber 30 472,66 fl. im Jahre 1895; es ist somit ein Rückgang um 2 038,36 fl. = 6,6 % zu verzeichnen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 30 223,66 (29 206,36) fl., der Militärverkehr ergab 2 248,44 fl., der Gepäckverkehr 1 029,79 Gulden, der Eilgutverkehr 546,16 fl. und der Frachtenverkehr 20,723,07 fl. Die Gesammt-Transporteinnahmen beziffern sich auf 54 771,12 fl., hierzu kommen an Depeschengebühren 439,74 fl. und Pachtzinse 291,75 fl.; es beträgt daher die Gesammteinnahme 55 502,61 fl. Die Ausgaben gestalteten sich wie folgt: Betriebsgebühren 22 916,77 fl., Manipulationsgebühren 2 654,74 fl. und Postbeförderungsgebühren 1 903,80 fl., somit Gesammt-Betriebsausgaben 27 475,31 fl. Der Betriebsüberschuss aus der Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen beträgt somit 28 027,30 fl. und unter Hinzurechnung verschiedener Einnahmen im Betrage von 407 fl. resultirt der oben ausgewiesene Betriebsüberschuss von 28 434,30 fl. Dieser Betriebsüberschuss gestaltet sich bei Berücksichtigung der im Gewinn- und Verlustkonto spezifizirten Posten auf einen Gewinnsaldo von 24 617,40 (27 840,75) fl.

Es wird beantragt 24 476,60 fl. zur Zahlung einer Dividende (1,70 fl. für die Prioritätsaktie) und 100 fl. zur Dotirung des Reservefonds zu verwenden, den Rest von 40,80 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Die Anträge wurden einstimmig angenommen.

Kaposvár-Fonyóder Lokaleisenbahn.

Der Geschäftsbericht für das Jahr 1896 theilt mit, dass die Eröffnung der gesellschaftlichen Linien am 26. Juli 1896 stattgefunden hat. Es sind noch die Schwierigkeiten des Anfanges zu überwinden; nichtsdestoweniger zeigt der Verkehr eine stets steigende Tendenz. Obwohl das Erträgniss der abgelaufenen Periode den Prioritätsaktien-Besitzern ein mehr als 2 % Erträgniss zu liefern imstande war, so wird dennoch der Antrag gestellt, den ganzen Reingewinn auf neue Rechnung vorzutragen, mit Rücksicht auf die kurze Dauer des ersten Betriebsjahres. Das Ergebniss beziffert sich mit 15 589,12 fl., welcher Betrag sonach auf das Jahr 1897 übertragen wird. Die Transporteinnahmen vom Eröffnungstage bis 31. Dezember betrugen 23 467,37 fl., die Einnahmen für Telegramme 284,81 fl., somit zusammen 23 752,18 fl.; die Ausgaben beliefen sich auf 8 163,06 fl., es verbleibt sonach der oben ausgewiesene Reinertrag von 15 589,12 fl.

Karczag-Tiszafüreder Lokaleisenbahn.

Der Geschäftsbericht, welcher sich auf die Betriebszeit vom 16. Mai bis 31. Dezember 1896 bezieht, theilt mit, dass das Reinerträgniss 12 212,63 fl. ausmacht. Es wird beantragt, den ganzen Reingewinn, welcher — nach Abzug der 1 681,18 fl. ausmachenden Verwaltungskosten — sich auf 10 531,45 fl. beläuft, auf die Rechnung des Jahres 1897 zu übertragen. Das Aktienkapital beträgt 1 506 400 fl., der Reservefonds 35 100 fl. Die Gesammteinnahmen erreichten die Höhe von 30 835,84 fl., die Ausgaben 18 623,21 fl., es verbleibt somit der oben ausgewiesene Betriebsüberschuss von 12 212,63 fl.

Kronstadt-Háromczéker Lokaleisenbahn.

Der Geschäftsbericht für das Jahr 1896 lässt ersehen, dass der Verkehr auf den Linien der Gesellschaft eines steten Aufschwunges sich erfreut. Die Anzahl der Reisenden betrug im Berichtsjahre 802 962 (768 225 im Jahre 1895), die der zurückgelegten Personenkilometer 10 659 023 (9 742 832); die Einnahme aus dem Personenverkehre bezifferte sich auf 163 892,20 (153 155,72) fl. und die transportirte Waarenmenge auf 167 432 (140 676) t. Von den beförderten Gütern wurden 7 611 493 (7 788 440) tkm durchlaufen. Der durchschnittlich von einer Tonne zurückgelegte Weg betrug 45 (55) km und die Einnahme aus dem Frachtentransporte 226 089,80 (217 784,58) fl. Die gesammten Roheinnahmen bezifferten sich auf 401 547,80 fl., die Ausgaben auf 211 821,51 fl.; es ergab sich daher ein Betriebsüberschuss von 189 726,29 fl., somit gegenüber demjenigen des Jahres 1895 in der Höhe von 178 460,82 fl. ein Mehr von 11 265,47 fl. Nach Hinzurechnung von 4 654,33 fl. Uebertrag aus dem Vorjahre und des Zinsenerträgnisses von 3 956,08 fl. beträgt der gesammte Reingewinn des Jahres 1896 198 336,70 fl., von welcher Summe als Amortisationsbedeckung 4 600 fl., als Verwaltungskosten 12 087,30 fl. und als Deckung eines Elementarschadens 49,20 fl. in Abzug zu bringen sind.

Nachdem noch einige Beträge für noch nicht vollständig erledigte Angelegenheiten reservirt wurden, verbleibt nach den Aufstellungen des Gewinn- und Verlustkontos ein Gewinnsaldo von 168 100,20 fl.

Es wird beantragt, den Kupon der 14 362 im Verkehre befindlichen Prioritätsaktien mit je 10 fl. = 5 % einzulösen, wozu 143 620 fl. benöthigt werden, zur Bildung einer Reserve für die Einrichtung einer Tramwaylinie 15 000 fl. zu hinterlegen und den Rest von 9 480,20 fl. auf Rechnung des Jahres 1897 zu übertragen.

Es betragen: das Aktienkapital 4 008 800 fl., die getilgten Aktien 4 600 fl., der Reservefonds 72 771,33 fl. und die Spezialreserve 17 364,79 fl.

Petrozsény-Livazény-Lupényer Lokaleisenbahn.

Die Generalversammlung oben genannter Aktiengesellschaft fand am 30. Juni d. J. unter Vorsitz des Direktionspräsidenten statt. Nach Konstatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Konstituirung des Büreaus wurde an die Verlesung des Geschäftsberichtes über das verflossene Geschäftsjahr geschritten. Demselben ist zu entnehmen, dass der Reingewinn des Jahres 1896 einschliesslich des Gewinnvortrages vom Vorjahre den Betrag von 202 954,48 fl. zur Verfügung der Generalversammlung stellt. Hinsichtlich der Verwendung dieses Betrages wird beantragt, 1 600 fl. zur Einlösung von 16 Prioritätsaktien zu reserviren und zur Vertheilung von 5 % Dividende an die Prioritätsaktien-Besitzer 48 720 fl. zu verwenden. Von den noch verbleibenden 152 634,48 fl. sollen 10 % oder 15 263,45 fl. dem Reservefonds zugewiesen, 20 % des verbleibenden Betrages oder 27 474,21 fl. als Dotation den Direktionsmitgliedern votirt und von dem 109 896,82 fl. betragenden Reste 10 % Superdividende an die Prioritäts- und Stammaktienbesitzer bezahlt, ferner der Betrag von 12 456,82 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Anträge der Direktion wurden einstimmig angenommen und derselben sowohl als auch dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt und sodann die Neuwahlen in diese beiden Körperschaften vorgenommen.

Befördert wurden 68 235 Personen und 264 469 t Güter und von denselben 811 565 Personenkm bezw. 4 659 796 tkm zurückgelegt.

Die Gesammteinnahmen betrugen 317 338,70 fl., die Gesammtausgaben 127 443,82 fl., somit der Betriebsüberschuss 189 894,88 fl., der Uebertrag vom Vorjahre bezifferte sich mit 13 059,60 fl.

Valsuganabahn.

Die erste ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft wurde kürzlich unter Vorsitz des Präsidenten Adolph Grafen Dubsky abgehalten. Wie der für das abgelaufene erste Betriebsjahr erstattete Bericht bekannt gibt, hat die Eröffnung der 78 km langen Gesellschaftsbahn, welche, von der Südbahnstation Trient ausgehend, bis an die Reichsgrenze bei Tezze führt, am 26. April 1896 stattgefunden. Die erste Betriebszeit umfasst daher den Zeitraum von diesem Tage an bis 31. Dezember 1896. Laut der zur Vorlage gelangten Betriebsrechnung hat sich für den erwähnten Zeitabschnitt ein Betriebs-Nettoertrag von 37 727 fl. ergeben. Die Staatsgarantie wurde für das abgelaufene Geschäftsjahr mit dem Betrage von 97 464 fl. in Anspruch genommen. Auf die Prioritäts- und Stammaktien kann daher eine

Dividende nicht entfallen. Der Bericht wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt.

Nach einer Mittheilung aus Italien ist nun auch Aussicht vorhanden, dass die Bahn auf Italienischem Boden die langersehnte Fortsetzung findet (siehe Nr. 62 S. 578 d. Ztg.).

Strassenbahnen.

Elektrische Strassenbahnen in Budapest. Die Herstellung eines schmalspurigen Strassenbahnnetzes mit elektrischem Betriebe in Budapest bildet den Gegenstand eingehender Erörterungen. Die Budapester Direktion der vereinigten Elektrizitäts-Aktiengesellschaft hat dem Königlich Ungarischen Handelsminister das Projekt eines schmalspurigen Strassenbahnnetzes im Bereiche der Haupt- und Residenzstadt, und zwar sowohl der Donaulinks- als rechtsuferseitigen Stadtbezirke vorgelegt. Das Projekt der Gesellschaft zerfällt in zwei Theile: 1. in ein ausgebreitetes insgesammt 32,5 km langes Netz von schmalspurigen elektrischen Strassenbahnen mit unterirdischer Stromzuführung, 2. in eine Adhäsionsbahn — erforderlichen Falles unter theilweiser Anwendung der Zahnstange — für die Herstellung der kürzesten Verbindung von der Donau auf den Schwabenberg. Der leitende Gedanke für die Initiirung des Projektes der Schmalspurbahn lässt sich kurz dahin zusammenfassen, dass die Gesellschaft in jenen Gassen der äusseren Stadtbezirke, in welchen durch lokale Verhältnisse die Einführung normalspuriger Tramways unmöglich ist, ein System von elektrischen Verkehrsmitteln errichten will, welche eine rasche und wohlfeile Beförderung nach dem Mittelpunkt der Stadt und nach den Ofener Stadttheilen möglich machen. Zu diesem Zwecke soll neben einer Radiallinie eine elliptische Ringbahn errichtet werden, welche sich zum grössten Theile in entsprechender Entfernung von der schon bestehenden Ringstrassenbahn bewegt. Zahlreiche Nebenlinien sollen den Verkehr der beiden Hauptverkehrsadern vermitteln. Das Projekt der Verbindung der Donau mit dem Schwabenberge stellt sich als eine fast direkte Linie dar und soll, je nachdem sich die Verhältnisse gestalten, normal- oder schmalspurig zur Ausführung gelangen. Die Gesellschaft verspricht, mittelst Omnibusartiger Wagen, welche derart konstruirt werden sollen, dass sie den gewöhnlichen Verkehr der betreffenden Strassen und Gassen nicht stören, eine rasche Verbindung nach jedem Punkte der Stadt herzustellen und für das ganze Netz einen einheitlichen und wohlfeilen Tarifsatz festzustellen.

Strassenbahn Linz-Urfahr. Am 31. Juli d. J. ist diese 3,2 km lange Strassenbahn für den elektrischen Betrieb eröffnet worden. Die elektrische Installation ist von der Union Elektrizitätsgesellschaft in Berlin ausgeführt worden. Die anschliessende elektrische Bahn auf den Pöstlingberg wird erst im Herbste dieses Jahres vollendet sein.

Wiener Tramway-Gesellschaft. Am 2. d. Mts. hat die ausserordentliche Generalversammlung der Wiener Tramway-Gesellschaft stattgefunden. In derselben erfolgte die Demission des bisherigen und die Wahl eines neuen Verwaltungsrathes. Der Vizepräsident, Direktor Popper, theilte mit, dass der Verwaltungsrath in corpore seine Demission gegeben habe.

Die Versammlung nahm den Bericht, in welchem der Vorsitzende die Demission der bisherigen Verwaltung motivirte, sowie die Demission des Verwaltungsrathes selbst genehmigend zur Kenntniss. Auf Antrag des Aktionärs Dr. von Feistmantel wurde beschlossen, derzeit nur 7 Verwaltungsrathsstellen zu besetzen und die Berufung weiterer Mitglieder dem neuen Verwaltungsrathe zu überlassen. In den Verwaltungsrath wurden gewählt die Herren Wilhelm Siemens, Heinrich Schwieger, Dr. Hermann von Feistmantel, Oberinspektor Bode, Professor von Hauffe, Karl Hochenegg und Josef Staffler. Die Gewählten nahmen die Wahl an. Professor von Hauffe sprach den ausscheidenden Verwaltungsrathsmitgliedern und besonders dem Vizepräsidenten seinen Dank für die der Gesellschaft geleisteten Dienste aus.

Nach der Generalversammlung fand eine Sitzung des neugewählten Verwaltungsrathes statt, in welcher beschlossen wurde, die Stelle des Vorsitzenden, wie bisher, einstweilen unbesetzt zu lassen. Als stellvertretender Vorsitzender wurde Herr Baudirektor Bode gewählt. In das Komitee, welches statutengemäss die Verwaltung der Tramway zu überwachen hat, wurden gewählt die Herren Staffler, welcher dem Komitee bis jetzt angehörte, Baudirektor Bode und Direktor Schwieger, zum ständigen Stellvertreter des letzteren wurde Oberingenieur Hochenegg ernannt und demselben ganz besonders die Ueberwachung des elektrischen Betriebes auf der Transversallinie anvertraut. Sodann wurde ein Ausschuss eingesetzt, bestehend aus: Hofrath Ritter von Hauffe, Dr. Ritter von Feistmantel und Direktor Schwieger, zur Einleitung der Verhandlungen behufs Umgestaltung der Wiener Tramway. Endlich wurde eine Kundmachung des neuen Verwaltungsrathes an die Beamten und Bediensteten beschlossen.

Nachruf.

Finanzrath Klette †.

Am 8. d. Mts. endete ein Schlaganfall das Leben eines hervorragenden Technikers der Sächsischen Staatseisenbahnen, des Bauraths, präd. Finanzraths Klette in Dresden. Der wegen eines schweren Nervenleidens vor kurzem in Wartegeld versetzte Oberbeamte war der Schöpfer der in der Ausführung begriffenen Projekte der Dresdener Bahnhofsbauten, deren Vollendung zu schauen ein tragisches Geschick ihm versagte. Der Heimgegangene erfreute sich in der Verwaltung der Sächsischen Staatseisenbahnen hohen Ansehens und wenn ihn auch der Tod in der Blüthe der Jahre dahingerafft hat, so wird doch sein Name in dem grossen Werke der Dresdener Bahnhofsanlagen allezeit fortleben.

Senator Dr. Rittscher †.

Am 11. d. Mts. verstarb zu Lübeck im 59. Lebensjahre infolge eines Gehirnschlags Herr Senator Dr. Rittscher, langjähriger Senatskommissar für Eisenbahnangelegenheiten, in welcher Eigenschaft er auch den Lübeckischen Senat bei der vorjährigen Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin vertreten hat. Viele Theilnehmer an der Versammlung werden sich seiner kraftvollen Persönlichkeit erinnern. Er war ein Mann von hervorragenden Charaktereigenschaften und ausgezeichneten Geistesgaben. Die Hansestadt erleidet durch seinen Tod einen ungemein schweren Verlust.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Infolge Muhrbruches wurde der Gesammtverkehr der Strecke Landeck-St. Anton am 5. d. Mts. auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Wien, am 9. August 1897. (1760)

Priv. Oesterreichisch - Ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. Infolge eingetretenen Hochwassers ist der Güterverkehr nach der diesseitigen Station Schönpriesen-Umschlagplatz ab 1. August a. c. bis auf weiteres eingestellt.

Wien, am 4. August 1897. (1761)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Infolge neuerlicher Senkung eines Brückenpfeilers musste der Güterverkehr in der Strecke Skowitz-Zawratetz-Tremosnitz der Lokalbahn Caslau-Zawratetz ab 9. August a. c. wieder eingestellt werden.

Muthmaassliche Dauer der Störung 4 Tage.

Wien, am 11. August 1897. (1762)

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. Infolge Hochwassers war der Verkehr in den Strecken

Cham-Lam,
Fridolfing-Tittmoning,

ferner auf der Donauländе in Regensburg und in Passau in der Zeit vom 31. Juli mit 4. August d. J. eingestellt.

München, den 9. August 1897. (1763)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Im Nordostdeutsch-Sächsischen Verbands-Gütertarif wird mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter neuer Ziffer 7 aufgenommen:

„7. Torfstreu und Torfmüll“.

Die Frachtberechnung nach dem Lade-

gewicht der gestellten Wagen findet auf diese Artikel keine Anwendung.

Bromberg, den 7. August 1897. (1764)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Vom 15. August d. J. ab kommt für die Beförderung von Backsteinen und feuerfesten Steinen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg im Verkehre zwischen Biebrich (Mosbach) und Antwerpen (Bassins et Entrepôt) trans. sowie Antwerpen (Sud Quais) trans. ein Ausnahmefrachtsatz von 11,31 Frcs. für 1 000 Kilogramm zur Einführung. (1765)

Frankfurt a/M., den 9. August 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Am 10. August d. J. treten für den Verkehr zwischen Zeitz (Sächs. Staatsb.) und einigen Württembergischen Verbandsstationen geänderte Entfernungen in Kraft, die bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie bei unserem hiesigen Verkehrsbüreau (Wienerstrasse 4) zu erfahren sind.

Dresden, am 8. August 1897. (1766)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. August d. J. ab beträgt die nach dem Russisch-Westpreussischen Getreidetarif — Ausnahmetarif 7 Seite 22 und 26 — zu erhebende Ueberfuhrgebühr über die Wolga nicht 15,25, sondern 9,15 Kop. für 100 kg.

Danzig, am 9. August 1897. (1767)
Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 12. August d. J. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 für Eisenerze usw. zwischen Lothringisch-Luxemburgischen Stationen der Reichs-Eisenbahnen und der Pfälzischen Station St. Ingbert einerseits und der Station Rheinhausen des Direktionsbezirks Köln andererseits in Kraft.

Köln, den 10. August 1897. (1768)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 15. August dieses Jahres treten folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (Lebensmittel als Eilgut) in Kraft:

Zwischen Pottenstein und	für 100 kg in Pfennig
Dresden-Altstadt	460
Dresden-Friedrichstadt . .	472
Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof)	478

Dresden, am 10. August 1897. (1769)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Gütern von Königsberg etc. nach Grajewo transito sowie von Prostken transito vom 25. Mai 1895. Die Gültigkeit der auf Seite 5, 6 und 7 unter D. 2 abgedruckten Ausnahmetarife für

Nr. 3 Petroleum,
Nr. 4 Eisen und Stahl etc. des Spezialtarifs I,
Nr. 5 Eisen und Stahl etc. der Spezialtarife II und III,
Nr. 6 Thee,
Nr. 7 Sammelgut,
Nr. 8 Soda, Sodoasche und Potasche,
Nr. 9 Alaun, Cementwaaren, Chlorkalk, Kolophonium in Fässern etc.
Nr. 10 a—e Cement sowie Steine,

von Pillau, Königsberg bezw. Korschen und Memel nach Grajewo transito wird vom 22. September d. J. n. St. für das Russische Gebiet westlich der Linie Grajewo-Bialystock-Brest-Kowel ausgeschlossen. Gleichzeitig wird für das genannte Gebiet die Wirksamkeit der auf Seite 10 unter 2 abgedruckten Ausnahmetarife für

Nr. 1 Eisen und Stahl des Spezialtarifs I,
Nr. 2 Eisen und Stahl der Spezialtarife II und III,
Nr. 3 Petroleum,

von Prostken transito nach Pillau, Königsberg und Memel bezw. Korschen aufgehoben.

Die aufgehobenen Frachtsätze werden durch die im direkten Königsberg-Warschauer Güterverkehr zur Einführung kommenden höheren Frachtsätze ersetzt.

Königsberg, den 9. August 1897.
Direktion (1770H&V)
der Ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Russisch-Ostpreussischer Verkehr über Grajewo. Die Frachtsätze für Heringe in Mengen von 10 000 kg im Verkehr von Königsberg und Pillau nach Ungheni (Südwestbahn) werden mit Gültigkeit vom 15. August d. J. n. St. auf 0,41 bezw. 0,50 ℳ pro 100 kg herabgesetzt. (1771H&V)

Direktion
der Ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 1. September l. J. werden die Stationen Cosel und Cosel Oderhafen in die Ausnahmetarife 33 (Petroleumnaphta) und 38 (Petroleum) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 9. August 1897. (1772)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 12. Juni d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass der Ausnahmetarif für Niederschlesische Steinkohlen etc. nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn etc., der Böhmischen Kommerzialbahnen, der Böhmischen Nordbahn und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vom 1. Juni 1889 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen bis zur Einführung des demnächst erscheinenden neuen Tarifes in Kraft bleibt.

Breslau, den 7. August 1897. (1773)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 15. August d. J. kommt zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 4 zur Einführung. Derselbe enthält neben Aenderungen des Kilometerzeigers Entfernungen für neu in den Verkehr einbezogene Stationen der Direktionsbezirke Erfurt und Hannover, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Der Nachtrag ist von den Verbandsstationen zu beziehen.

Hannover, den 11. August 1897. (1774)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen Preussischen und Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verbands-Gütertarif, Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 3, Westdeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 2, Staatsbahn-Vieh- usw. Tarif. Mit dem Tage der noch besonders bekannt zu machenden Betriebseröffnung der Theilstrecke Plagwitz-Lindenau-Lützen der Neubaulinie Plagwitz-Lindenau-Rippach-Poserna bezw. Deuben sowie der Abzweigstrecke Lausen-Markranstädt der obigen Theilstrecke werden die Stationen dieser Strecken, und zwar: Lützen, Meuchen, Schkölen-Räpitz, Göhrenz-Albersdorf und Lausen, in die obenbezeichneten Tarife einbezogen. Die voraufgeführten Stationen erhalten sämmtlich die Befugniss zur Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren, die Stationen Lützen und Lausen ausserdem noch die Befugniss zur Abfertigung von Fahrzeugen, soweit solche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist auf allen vorgenannten Stationen ausgeschlossen.

Bis zur vollständigen Eröffnung der Neubaustrecke Plagwitz-Lindenau-Rippach-Poserna-Deuben und Rippach-Poserna-Corbetha bezw. bis zum Erscheinen von Nachträgen zu den vorgenannten Tarifen werden demnächst der Frachtberechnung die Entfernungen der Stationen Markranstädt bezw. Plagwitz-Lindenau unter Anstoss folgender Entfernungen:

	a) Markranstädt	b) Plagwitz-Lindenau
Lausen . .	4 km	6 km
Göhrenz-Albersdorf	6 „	8 „
Schkölen-Räpitz . .	10 „	12 „
Meuchen .	13 „	15 „
Lützen . .	16 „	18 „

zu Grunde gelegt, wobei die sich jeweilig ergebenden niedrigsten Gesammtentfernungen zur Anwendung kommen.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Plagwitz-Lindenau-Lausen-Markranstädt wird gleichzeitig die Entfernung für die Stationsverbindung Plagwitz-Lindenau-Markranstädt von 13 auf 9 km herabgesetzt. Ferner werden die Stationen Lausen und Göhrenz-Albersdorf vom Tage der Betriebseröffnung an als Versandstationen in den Ausnahmetarif 6 (Brennstofftarif) der vorbezeichneten Verkehre einbezogen.

Erfurt, den 7. August 1897. (1775)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Mit dem 1. September l. J. wird die Station Nicolai der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz in den Ausnahmetarif für Holz (Ausnahmetarif A und C) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 7. August 1897. (1776)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Staatsbahnen, Grossherzoglich Oldenburgische Staats-

bahnen und angeschlossene Privatbahnen. Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. Mit Gültigkeit vom 20. August d. J. ab werden die Stationen Dellnau, Haide, Horstdorf, Jonitz, Oranienbaum, Weiche Schlachthof und Wörlitz der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn in den oben bezeichneten Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die am Tarif betheiligten Abfertigungsstellen.

Berlin, den 7. August 1897. (1777)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Viehverkehr.
a) Am 15. August 1897 gelangen direkte Frachtsätze für die Beförderung von Pferden in Wagenladungen zwischen der Station Johannisburg des Direktionsbezirks Königsberg einerseits und den Stationen Neubrandenburg, Güstrow und Lübeck andererseits zur Einführung.
b) An demselben Tage wird die Ostpreussische Südbahn in den Hanseatisch-Ostdeutschen Viehtarif einbezogen. Direkte Abfertigung von Pferden in Wagenladungen findet nicht statt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. August 1897. (1778)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Nordwestdeutscher Seehafenverkehr. (Ausnahmetarif vom 1. Januar 1892.) Mit dem 20. d. Mts. wird die Station Epe der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn in die für rohe Baumwolle gültige Klasse 12 aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 10. August 1897. (1779)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Berlin-Stettin-Ostdeutscher Kohlen-Verkehr. Am 15. d. Mts. tritt zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April d. J. der Nachtrag I in Kraft, welcher Frachtsätze für Kohlen etc. in Einzelsendungen nach Stationen der Königlichen Militärbahn und Station Sprottau des Direktionsbezirks Posen, sowie Berichtigungen enthält.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen erhältlich.

Essen, den 10. August 1897. (1780)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs vom 1. April 1897 für die Stationsverbindung Wanne-Clötze von 0,81 ℳ auf 0,84 ℳ erhöht.

Essen, den 10. August 1897. (1781)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. d. Mts. tritt der Nachtrag 7 zum Gruppentarif IV für den Direktionsbezirk Altona, Hannover und Münster in Kraft, enthaltend Bestimmungen bezüglich der Ueberführungsgebühren in Geestemünde, anderweite Tarifkilometer für die Stationen Dönitz, Hamburg B. und Ratzeburg, sowie sonstige Aenderungen. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Die in dem Nachtrage 6 zum Gruppentarif IV enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze für die an der Neubaustrecke Hagenow-Oldesloe belegenen Stationen, sowie die in dem gedachten Nachtrage enthaltenen anderweiten Tarifkilometer für die Stationen Bergerdamm, Blumenthal (Prignitz) etc. treten am 15. d. Mts., dem Tage der Betriebseröffnung auf der ganzen Neubaustrecke Hagenow-Oldesloe ebenfalls in Kraft.

Hannover, den 11. August 1897. (1782)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hamburg-Mecklenburgischer Eisenbahnverband. Zum Gütertarif vom 1. Januar 1896 kommt der Nachtrag 2 vom 15. August d. J. zur Einführung, welcher Ergänzungen zu den besonderen Tarifvorschriften und zu den Ausnahmetarifen sowie einen neuen Kilometerzeiger mit theilweise ermässigten Entfernungen enthält.

Schwerin, den 10. August 1897. (1783)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. werden im Lokal-Gütertarif vom 1. September 1894 die Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen ermässigt und in den Ausnahmetarif 5 (Rohstofftarif) die Artikel Torfstreu und Torfmull aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Schwerin, den 10. August 1897. (1784)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Hessisch-Linksrheinischer Güterverkehr. Die Tarifentfernung Simmern-Troisdorf wird vom 25. September d. J. ab von 77 auf 181 km erhöht.

Mainz, den 9. August 1897. (1785)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Die auf Seite 22 und 23 des Nachtrages II bezw. 13 des Nachtrages VI sowie 14 und 15 des Nachtrages VII enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Reishülsen, Reisfuttermehl und Reiskleie sind zu streichen. An deren Stelle treten folgende neue Ausnahmesätze:

	pro Tonne
München Centralbahnhof	26,34 Frcs.
„ Ostbahnhof	25,95 „
„ Südbahnhof	26,13 „
Rosenheim	25,95 „

Ferner sind im Spezialtarif II b als Ausnahmesätze für Reishülsen, Reisfuttermehl und Reiskleie nachzutragen bei:

	pro Tonne
Hergatz	29,87 Frcs.
Immenstadt	31,25 „
Kempten	31,68 „
Landsberg	28,75 „
Oberreitnau	29,40 „
Oberstaufen	30,87 „
Pasing	26,69 „
Roethenbach b/L.	30,50 „

Im Ausnahmetarif Nr. 10 sind als Ausnahmesätze für Reis nachzutragen bei:

	pro Tonne
München Centralbahnhof	27,63 Frcs.
„ Ostbahnhof	27,12 „
„ Südbahnhof	27,35 „
Kempten	32,85 „

München, im August 1897. (1786)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. (Verkehr mit Ungarn.) Am 1. Oktober d. J. kommen im vorbezeichneten Verbande sämmtliche im Tarif Theil II Heft 3 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Potsdam der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin infolge Uebernahme dieser Station mit zum Theil ermässigten, zum Theil erhöhten Frachtsätzen in den Ostdeutsch-Ungarischen Verband zur Aufhebung.

Breslau, den 11. August 1897. (1787)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Breslau-Sächsischer Viehverkehr. Mit dem 15. August d. J. treten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen Station Rosenberg O/Schl. (Eisb.-Direktion Kattowitz) und den Stationen Chemnitz, Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bhf.) und Zwickau der Sächsischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 5. August 1897. (1788)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Linksrheinischer Güterverkehr. Am 15. August d. J. tritt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr ein Nachtrag 7 in Kraft. Er enthält, ausser einigen kleinen Entfernungsabkürzungen, Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Hollenbek und Schmilau des Bezirks Altona und Lüstringen des Bezirks Hannover.

Der Nachtrag wird an die Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 11. August 1897. (1789)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Die besondere Bestimmung A zur Zusatzbestimmung V zu § 11 der Verkehrsordnung im Theil II der Preussischen Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarife erhält mit sofortiger Gültigkeit folgende anderweite Fassung:

A. Im Interesse der sogenannten Magdalenenstifte.

Die Fahrpreisermässigungen im Interesse der öffentlichen Krankenpflege werden auch den Vorständen und dem Pflegepersonal solcher Vereine und Anstalten (sogenannter Magdalenenstifte) gewährt, die sich der Fürsorge für gefallene Frauen und Mädchen widmen. Die Vergütung tritt ein bei Reisen:

a) zu Revisionszwecken sowie zu Konferenzen der Vorstandsmitglieder;
b) bei Versetzung des Pflegepersonals;
c) zum Gebrauch von Badekuren, zum Besuch von Kur- oder Erholungsorten seitens des Pflegepersonals;
d) zur Unterbringung gefallener Frauen und Mädchen in eine der bezeichneten Anstalten oder zum Zwecke der Zuführung zu den Eltern, sowie zur Rückreise nach Ablieferung der Schützlinge am Bestimmungsorte für eine Begleiterin.

Erfurt, den 11. August 1897. (1790)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

---

4. Verdingungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zu beschaffen sind:

1. 444,08 t (etwa 500 000 Stück) Laschenschrauben Profil V (einschl. 102 000 Stück mit 115 mm Bolzenlänge),

2. 4,95 t (etwa 9 000 Stück) Laschenschrauben Profil IV L D,
3. 10,00 t (etwa 29 400 Stück) Laschenschrauben Profil III,
4. 10,02 t (etwa 32 000 Stück) Laschenschrauben Profil I b,
5. 733,05 t (etwa 1 810 000 Stück) gewöhnliche Schraubennägel und
6. 72,80 t (etwa 160 000 Stück) lange Schraubennägel.

Die Materialien unter 1 und 5 sind je zur Hälfte vom 1. Oktober 1897 bis 31. Januar 1898 und vom 1. Februar bis 15. Mai 1898, die unter 2, 3, 4 und 6 vom 1. Oktober 1897 bis 28. Februar 1898 anzuliefern.

Je ein Abdruck der Lieferungsbedingungen kann mit Angebotsformular für 50 ₰ von unserer Hauptkasse in Dresden, Wienerstrasse 4, Westflügel, bezogen werden.

Die Preisangebote sind für jede Materialsorte einzeln in das Angebotsmuster einzuschreiben und versiegelt mit der Aufschrift:

„Angebot von Kleineisen“

spätestens am 6. September d. J., Vormittags 9 Uhr bei der unterzeichneten Königlichen Generaldirektion postfrei einzureichen.

Dresden, am 10. August 1897. (1791)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

Ausschreibung von Gasöl. Die Lieferung des Restbedarfs an 307 000 kg Oel zur Gasbereitung für 1897/98 soll vergeben werden. Termin hierzu am Dienstag, den 24. August d. J., Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Centralbahnhofe in Breslau. Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Gasöl“ versiegelt und postfrei bis zu dem obigen Termin an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — hier einzureichen. Bedingungen liegen im Zimmer 87 unseres Verwaltungsgebäudes hierselbst aus, können auch von unserm Rechnungsbüreau hier gegen Einsendung von 50 ₰ in baar, nicht in Briefmarken, bezogen werden. Zuschlagsfrist innerhalb 3 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 8. August 1897. (1792)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altpapieren. Die ausgesonderten Altpapiere und zwar: Akten, Bücher, Kassen- und Rechnungsbeläge, Depeschen, Depeschenbücher, Gepäckscheine usw. zum Einstampfen — alte Frachtkarten zum Einstampfen — alte Morsestreifen zum Einstampfen — Nachweisungen, beschriebene und unbeschriebene Vordrucke, Bücher usw. zur freien Verwendung — sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Preisangebote sind bis zum Donnerstag, den 26. August d. J. 11 Uhr Vormittags an unser Rechnungsbüreau hierselbst, am Bahnhof 23, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Altpapiere“ versehen einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Drucksachen-Verwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse 39, eingesehen und auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Erfurt, den 7. August 1897. (1793)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Offene Stellen.

Bei unserer Bahn sollen zum 1. Oktober d. J. zwei Stationsdiätare neu eingestellt werden.

Die Anstellung erfolgt nach vorangegangener dreimonatlicher Probedienstzeit auf gegenseitige dreimonatliche Kündigung.

Das Jahresgehalt für jede Stelle beträgt 800 ℳ nebst freier Dienstkleidung. Bewerber müssen mit dem Stations- und Abfertigungsdienst vertraut sein.

Gesuche sind bis zum 22. d. Mts. an den unterzeichneten Betriebsvorstand unter Beifügung eines selbstverfassten Lebenslaufes, der Zeugnisse über die bisherige Thätigkeit, eines Gesundheitsattestes und eines polizeilichen Führungszeugnisses einzureichen.

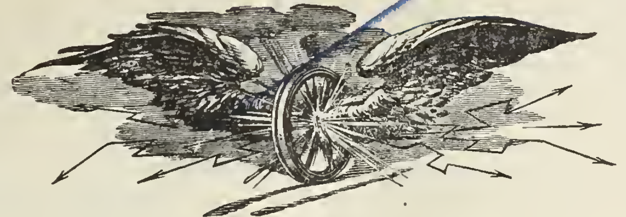
Perleberg, den 6. August 1897. (1794)
Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.
Dr. Kronisch. Viert.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 64. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 18. August 1897.

Inhalt:

Eröffnung der ersten Siamesischen Staatsbahn.

Es ist etwa ein Jahrzehnt her, dass die Siamesische Regierung dem Gedanken nahe trat, das Land dem weiteren Verkehr durch ein Netz von Staatseisenbahnen zu erschliessen, die in der Hauptstadt Bangkok ihren gemeinsamen Ausgangspunkt erhalten sollten. Die Ausgangslinie des Staatsbahnsystems von Bangkok nach Ayuthia ist jetzt fertig; sie wurde am 26. März d. J. unter grossen Feierlichkeiten dem Betriebe übergeben. Die Strecke ist zwar nur etwa 70 km lang und hat 5 Jahre Bauzeit in Anspruch genommen. Auch hat sie nicht besonders grosse Bauschwierigkeiten verursacht; wenn hier dennoch über die Eröffnungsfeierlichkeiten ausführlicher Bericht erstattet wird, als über andere Linien, die die Kulturwelt in gleicher Weise interessiren, so liegt der Grund dafür in dem Umstande, dass die oberste Bauleitung der Siamesischen Staatsbahnen in Deutschen Händen ruht. Den Engländern ist dies ein Dorn im Auge; der Bau ist von einem Englischen Unternehmer hergestellt worden. Wenn man sich über die bedeutende Verzögerung in der Ausführung wundert, muss man diesen Punkt wohl im Auge behalten. Die Streitigkeiten zwischen Regierung und Bauunternehmung sind als eine Art Nationalitätenstreit aufzufassen, und man darf sich nicht wundern, wenn zu einer Zeit, wo man sogar im Vaterlande den schutzsuchenden ausländischen Deutschen den Vorwurf machte, „ja, warum geht ihr denn ins Ausland?“ das Englische Auswärtige Amt den ausführenden Engländer als seinen besonderen Schützling ansehen konnte. Das ist noch nicht lange her. Heute scheint es, als ob die Leistungen Deutscher im Auslande daheim etwas mehr beachtet würden.

Der folgende Bericht über die Eröffnungsfeierlichkeiten stützt sich auf eine Englische Quelle, die „Bangkok Times“, die sich ausführlich über den Gegenstand verbreiten, so ausführlich, wie es seine Wichtigkeit für den Engländer nur wünschenswerth macht.

Mit Absicht machte die Siamesische Regierung den Eröffnungstag zum Gegenstande einer aussergewöhnlichen Feierlichkeit; galt es doch, die Bedeutung des Ereignisses dem ganzen Volke dauernd einzuprägen. An äusserem Schaugepränge fehlte es nicht und die bei der Feier gehaltenen Ansprachen gaben der Bedeutung des Tages den rechten Ausdruck.

Umfassende Vorkehrungen waren am Ausgangsbahnhof zum Empfang der Siamesischen Majestäten getroffen, durch deren Anwesenheit dem Fest die Weihe gegeben wurde. Die nach den Verwaltungsräumen der Bahn führende Strasse war an Mastenreihen mit reichem Flaggenschmuck und Gehängen von frischem Grün ausgestattet. Der lange Bahnsteig war mit einer Verdachung überspannt und am äusseren Ende waren eine Reihe von Empfangs- und Warteräumen für den König und die Königin und das Gefolge hergerichtet. Draperien in Weiss und Rosa, Venetianische Maste, Gehänge, aus Nationalflaggen zusammengestellt, reiche Dekorationen von Palmenblättern bildeten den wirkungsvollen Schmuck der Zugänge und Räumlichkeiten.

Pünktlich zur festgesetzten Stunde trafen die Majestäten mit mehreren Königlichen Prinzen, in Staatssänften getragen, am Bahnhof ein, begleitet von einem Trupp Leibgardisten. Eine Ehrenwache erwies ihnen den vorgeschriebenen Salut, worauf der Minister der öffentlichen Arbeiten, Prinz Bidyalabh,

sie mit kurzem Willkommensgruss empfing. Am Ende des Bahnhofs entstiegen die Herrschaften den Sänften und die Majestäten und Prinzen fügten dort in Gegenwart hervorragender Vertreter des Königlichen Hauses, darunter die Prinzen Chacrapitipongse Chaturont, Bhanurangsi, Devawongse, Sommot, Prap Parapaks, fast aller Staatsminister, der Vertreter der fremden Mächte und anderer hervorragender Persönlichkeiten in die letzten Schienen, die man zur Feier des Tages vergoldet hatte, vergoldete Bolzen ein. Damit war die Verkehrseröffnung der Bahn vollzogen, von derselben Stelle aus, wo der König vor 5 Jahren den ersten Spatenstich für die Bahn gethan hatte. Die Versammelten begaben sich dann zur Halle des anstossenden Gebäudes, wo an die höchsten Herrschaften eine Ergebenheitsansprache gerichtet wurde. Eine Anzahl Priester, die an dem Orte Aufstellung genommen hatten, sang zur Weihe des neuen Unternehmens Strophen aus den heiligen Buddhistischen Büchern, eine bei allen Siamesischen Staatshandlungen übliche Ceremonie. Unter einem Baldachin stehend, nahmen die Majestäten zunächst die folgende Ansprache des Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Prinzen Bidyalabh entgegen.

„Erhabene Majestäten! Mit Ihrer Erlaubniss darf ich meiner Freude Ausdruck geben, Sie beide zur Fertigstellung des Baues der Eisenbahnlinie zwischen Bangkok und Ayuthia hier begrüssen zu können. Dieser Theil der Nagara Rajasimabahn, den Eure Majestäten jetzt vollendet haben, ist freilich nur ein Stück der Linie, aber es wird einer der wichtigsten Abschnitte aller Bahnen in Eurer Majestäten Königreich sein. Alle künftig zu bauenden Linien im Norden und Osten des Königreichs stossen auf diesem Abschnitt zusammen, als der allen gemeinschaftlichen Stammlinie. Es ist daraus ersichtlich, dass dieser von Euren Majestäten soeben geschlossene Theil der Linie nicht nur als ein Theil der Nagara Rajasimalinie, sondern als der Anfang aller in Ihrem Königreich, im Norden wie im Osten noch zu bauenden Linien, angesehen werden muss. Der Bedeutung der Linie entsprechend ist Euren Majestäten das Land tiefsten Dank dafür schuldig, dass Sie den Bau mit Ihren Geldmitteln ermöglicht und bis zum gegenwärtigen Augenblick das Werk zur Vollendung gefördert haben. Sie ist den treuen Unterthanen ein bedeutsames Zeichen, dass Eure Majestäten stets gewillt sind, weiter an der Civilisation des Landes zu arbeiten. Ich kann es mir auch nicht versagen, Euren Majestäten meine Freude darüber auszudrücken, Ihre Majestät die Königin an einem Werk theilnehmen zu sehen, das Fortschritt und Bildung in das Land tragen wird. Diese erste Regierungshandlung Ihrer Majestät seit der Verleihung der neuen Würde†) ist eine glückliche Vorbedeutung dafür, dass sie in Ihrer Regentschaft während der Abwesenheit Seiner Majestät vom Königreich und wann es auch immer künftig sei, sich die Förderung der Civilisation des Landes ernstlich so wird angelegen sein lassen, wie es Seine Majestät vorher that. Die Ehre, welche uns Eure Majestäten haben zu Theil werden lassen, indem sie dem heutigen Feste die Weihe gaben, haben wir vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten in erster Linie mit tiefster Dankbarkeit anzuerkennen. Eure Majestäten wollen geruhen, im Beisein der Prinzen und Edlen, der fremden Vertreter und hier versammelten ersten Kaufleute den Vortrag des Generaldirektors der Bahn, Herrn Bethge, über den Bau der Linie entgegen zu nehmen."

†) Bekanntlich ist die Königin während der ganzen Dauer der augenblicklichen Abwesenheit des Königs mit der Führung der Regierungsgeschäfte betraut worden, die sie mit seltener Umsicht zu leiten versteht.

Der nunmehr folgende Bethge'sche Vortrag verbreitet sich über die Entstehungsgeschichte und den Bau der Bahn mit einer Vollständigkeit und Uebersichtlichkeit, dass dem Leser ein besseres Bild der bisherigen Entwickelung des Eisenbahnwesens in Siam nicht geboten werden kann, als durch die vollständige Wiedergabe der Bethge'schen Ausführungen, deren Wortlaut hier folgt:

„Erhabene Majestäten! Am 6. März 1888, vor etwas mehr als 9 Jahren, schloss die Regierung Eurer Majestät, um diesem Lande die Vortheile der Eisenbahnen zu gewähren, durch Ihren Minister der Auswärtigen Angelegenheiten ein Abkommen mit einer Englischen Eisenbahn-Unternehmerfirma zwecks Vermessung, Entwurfs- und Veranschlagung sowie des Baues von Eisenbahnen zwischen der Hauptstadt Bangkok und den nördlichen Provinzen des Königreichs über Ayuthia, Lopburi, Nakon, Swan, Prey Chiengmai und Chiengrai nach Chiengsen und zwischen Bangkok und dem Mekongthal im Osten, wo Korat das alte Nagara Rajasima, eines der ersten Handelscentren, als vorläufiger Endpunkt erreicht werden sollte. Von diesen Linien, in einer Länge von 1 060 km wurden allgemeine Vorarbeiten und Pläne mit Kostenanschlägen der Regierung Eurer Majestät bis zur ersten Hälfte 1891 eingereicht.

Die Vermessungskosten beliefen sich auf etwa 35 £ für 1 km und 38 214 £ wurden im ganzen ausgegeben, was nach dem jetzigen Kursstande etwa 630 000 Ticals ausmacht.

Inzwischen berief im Dezember 1888 seine Königliche Hoheit der Minister des Auswärtigen einen Preussischen Staatsbaubeamten, der in China Eisenbahnstudien gemacht hatte, für eine Forschungsreise nach Korat, um sich über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Hauptstadt und Korat zu äussern und zu prüfen, ob eine derartige Verbindung besser von Westen her, über Ayuthia und Saraburi, oder von Süden, über Krabin und Namrong, hergestellt wurde.

Im Februar 1889 wurde dem Minister des Auswärtigen Bericht erstattet und der Bau einer Linie von Westen, über Ayuthia und Saraburi befürwortet; der Berichterstatter empfahl, die Bahn nach Korat mit der gewöhnlichen Vollspur von 1,435 m herzustellen. Die Kosten würden verhältnissmässig gering sein.

Der Bericht enthielt noch Untersuchungen über den gegenwärtigen Handel und die künftigen Aussichten der Bahn. Er gelangte zu einem günstigen Ergebniss und bestärkte Eure Majestät in dem Urtheil, dass diese erste Bahn nach Korat ein sehr nützliches und empfehlenswerthes Unternehmen sei.

Im Oktober 1890 wurde von Eurer Majestät das Königliche Eisenbahndepartement, ressortirend vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten, errichtet, um die Eisenbahnangelegenheiten in Siam im allgemeinen zu fördern, die bereits konzessionirten und beantragten Privatbahnen zu überwachen, und vor allen Dingen auch den Bau der Korat- oder Nagara Rajasimabahn vorzubereiten und zu leiten.

Es wurde beabsichtigt, Bauangebote und Gebote für Materiallieferungen von fremden Eisenbahnunternehmern einzufordern. Da aber die ersten Entwürfe nur vorläufige waren und nicht ausreichende Angaben enthielten, musste das Eisenbahndepartement erst Bedingungen, genaue Pläne und ein Preisverzeichniss ausarbeiten, ehe mit der Ausschreibung vorgegangen werden konnte.

Im April 1891 wurden die Ausschreibungen bewirkt; der 15. Oktober 1891 war als Einlieferungstag für die Angebote festgesetzt."

(Schluss folgt.)

Statistisches über die Eisenbahnen Russlands aus dem Jahre 1894.*)

Was auf den Bahnen Russlands im Jahre 1894 an Gütern zum Transport gekommen ist, darüber ist in Nr. 19 d. Ztg.**) bereits ausführlich berichtet worden. Ergänzend hierzu kann nunmehr mitgetheilt werden, was an Verkehrswegen und Verkehrsmitteln zur Fortbewegung der dort aufgeführten Gütermengen in Russland zur Verfügung stand, womit erst das Bild über das Verkehrsleben Russlands, soweit es durch die Eisenbahnen vermittelt wird, vervollständigt und zu einem Ganzen abgerundet wird. Die Unterlage hierzu bietet uns der 45. Band des statistischen Sammelwerkes des Ministeriums der Verkehrsanstalten in Petersburg.

Stellen wir, wie in den Vorjahren, dem Beobachtungsjahre zwei vorausgegangene Jahre gegenüber, so dass ein 10 jähriger Zeitabschnitt sich übersehen lässt, so finden wir zunächst, dass dem Verkehre an Schienenwegen zur Verfügung standen:

1885	24 041	Werst
1893	29 394	„
1894	31 219	„

*) Vergl. Nr. 68 Jahrg. 1896 d. Ztg.: Statistisches über die Eisenbahnen Russlands aus dem Jahre 1893.

**) Vergl. die Güterbewegung auf den Eisenbahnen Russlands im Jahre 1894.

Auf diesen Schienen waren zur Fortbewegung der Gütermengen vorhanden:

	am Schlusse des Jahres					
	1885		1893		1894	
	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst
Lokomotiven	6 317	0,26	7 333	0,25	7 648	0,25
davon waren:						
Personenzuglokomotiven	177	—	258	—	1 403	—
Lokomotiven für Personen- und Güterzugdienst	1 234	—	1 132	—		—
3 achsige Güterzuglokomotiven	3 663	—	3 798	—	3 751	—
4 „ „	999	—	1 873	—	2 219	—
Fairlielokomotiven	46	—	51	—	74	—
Tenderlokomotiven	198	—	221	—	201	—
Personenwagen	7 264	—	8 118	—	8 722	—
diese hatten:						
Achsen	21 160	0,90	24 260	0,83	26 357	0,85
Sitzplätze	266 833	36,73	291 207	35,87	317 205	36,37
Gepäck- und Güterwagen	122 762	5,11	159 587	5,43	169 529	5,12
diese hatten Achsen	249 164	10,59	322 661	10,94	350 816	11,26
Tragfähigkeit der Güterwagen . . . Pud	74 369 532	3 160	105 368 621	3 584	113 296 755	3 637
durchschnittliche Tragfähigkeit eines Güterwagens . . „	605,80	—	660,25	—	668,30	—
Postwagen	235	—	256	—	336	—

Es ist schon mehrfach Gelegenheit gewesen darauf hinzuweisen, dass die Ausrüstung der Bahnen Russlands mit Rollmaterial nicht gleichen Schritt hält mit dem Ausbau derselben. Eine Ausnahme hiervon macht der Bestand an Güterwagen, der in der 10jährigen Beobachtungszeit der Zahl nach (1885 = 122 762 Wagen, 1894: 169 529 Wagen) um 46 767 Stück = 38,09 % gewachsen ist, während das Schienennetz in dem gleichen Zeitraum (1885: 24 041 Werst, 1894: 31 219 Werst) um 7 178 Werst = 37,74 % an Ausdehnung gewann. Noch günstiger für den Bestand an Güterwagen gestaltet sich das Verhältniss zur Tragfähigkeit (1885: 74 369 532 Pud, 1894: 113 296 755 Pud), die um 38 927 223 Pud oder um 52,3 % gewachsen ist, allerdings hat die Anzahl zurückgelegter Pudwerst (1885: 3 020 799 Mill., 1894: 4 846 427 Mill.) um 1 825 630 Mill. Pudwerst oder um 60,4 % zugenommen. Trotz dieser letzten ungünstigen Verhältnisszahl kann doch noch immerhin gesagt werden, dass die Vermehrung der Güterwagen dem wachsenden Eisenbahnnetze gut gefolgt ist, wenngleich die Ansprüche, die der Verkehr an den Wagenpark stellte, schneller angewachsen sind, als nach der Entwickelung des Schienennetzes vermuthet werden konnte.

Ganz anders liegen die Verhältnisse bei den Lokomotiven; hier scheint thatsächlich ein Zukurzschuss vorhanden zu sein, durch den die vielen Verkehrsstockungen vermuthlich ihre Erklärung finden. In der Beobachtungszeit ist der Bestand an Lokomotiven (1885: 6 317, 1894: 7 648) um 1 331 oder um 21,07 % gewachsen, dagegen haben sie 1885 103 074 887 Zugwerst, 1894 160 274 595 Zugwerst, also mehr 57 199 706 Zugwerst oder 55,4 % geleistet. Diese Zahlen brauchen noch nicht unbedingt ein Missverhältniss zwischen den vorhandenen Lokomotiven und den Anforderungen, die der wachsende Verkehr an sie stellt, zu kennzeichnen; denn es wäre ja wohl auch denkbar, dass 1885 und in den folgenden Jahren die Lokomotiven nicht genügend ausgenutzt worden sind. Aber diese Annahme ist doch sehr unwahrscheinlich, wenn man die Zusammenstellung, die das „Archiv für Eisenbahnwesen“ nach derselben Quelle, der auch die vorstehenden Zahlen entnommen worden sind, näher ansieht. Es ergibt sich, dass, nach den Beschaffungsjahren geordnet, vorhanden waren:

	auf Staatsbahnen	auf Privatbahnen	überhaupt
	Lokomotiven		
aus dem Jahre 1850	58	—	58
„ den Jahren 1857 bis 1859	109	7	116
„ „ „ 1860 „ 1864	251	96	347
„ „ „ 1865 „ 1869	561	339	900
„ „ „ 1870 „ 1874	958	967	1 925
„ „ „ 1875 „ 1879	1 141	918	2 059
„ „ „ 1880 „ 1884	486	243	729
„ „ „ 1885 „ 1889	416	260	676
„ „ „ 1890 „ 1894	275	563	838

danach lässt sich ein durchschnittliches Alter für die Lokomotiven berechnen von 18,9 Jahren auf sämmtlichen Bahnen
„ 18,7 „ „ den Staatsbahnen und
„ 19,1 „ „ „ Privatbahnen.

Trotz dieser nicht besonders ungünstigen Altersverhältnisse ergibt sich doch für eine sehr grosse Anzahl ein sehr viel höheres Alter, das um so bedenklicher auf die Leistungsfähigkeit der Bahnen einwirken muss, als, wie aus der nachfolgenden Tabelle hervorgeht, nicht einmal die neu eröffneten Bahnen mit der bisher in Russland üblichen Durchschnittszahl von Lokomotiven ausgerüstet worden sind, geschweige denn ein Ersatz der zum grossen Theile schon sehr alten Maschinen stattgefunden hat. Im „Archiv für Eisenbahnwesen“ finden wir die nachfolgende Zusammenstellung, die das Vorstehende bestätigt:

	für den Betrieb wurden eröffnet Werst	Zugang an neuen Lokomotiven auf sämmtlichen Bahnen	nach dem Maassstabe von 0,25 Lokomotiven auf 1 Werst hätten beschafft werden müssen	mithin sind mehr (+) bezw. weniger (—) beschafft worden
1880	122	259	31	+ 228
1881	47	113	12	+ 101
1882	194	179	48	+ 131
1883	754	99	188	— 89
1884	827	79	207	— 128
1885	995	88	249	— 161
1886	475	52	119	— 67
1887	768	146	192	— 46
1888	837	256	209	+ 47
1889	426	134	107	+ 27
1890	699	93	175	— 82
1891	123	170	31	+ 139
1892	453	126	113	+ 13
1893	1 580	170	395	— 225
1894	1 825	294	456	— 162
überhaupt	10 125	2 258	2 532	— 274

Nimmt man hierzu einen eben erlassenen Befehl des Ministers der Verkehrsanstalten, der den Bahnen die strengste Weisung zugehen lässt, für die rechtzeitige Instandsetzung der Lokomotiven Sorge zu tragen und Alles aufzubieten, damit die in Reparatur befindlichen Lokomotiven 15 % des Gesammtbestandes nicht übersteigen, so liegt die Vermuthung nahe, allerdings unter der Voraussetzung, dass in den Jahren 1895 und 1896 die Verhältnisse sich nicht wesentlich geändert haben, dass es z. Zt. auf den Russischen Bahnen um die bewegende Kraft recht schwach bestellt ist. Leider machen sich die Rückwirkungen derartiger Zustände keineswegs nur im Lande selbst geltend, sondern wirken auch über die Grenzen hinaus, wie das noch in lebhafter Erinnerung aus der Winterkampagne 1896/97 dem Handelsstande erinnerlich sein wird, zu welcher Zeit die Güter bis zu 4 Monaten auf den Russischen Stationen lagerten, bevor die Reihe zur Beförderung an sie kam, während die Termine für die Lieferung hier längst abgelaufen waren.

Mit dem vorhandenen Rollmaterial ist geleistet worden:

	1885	1893	1894
Zahl der gefahrenen Züge . . .	836 820	1 290 107	1 442 011
Diese Züge haben durchfahren . . . . . Werst	103 074 889	142 128 556	160 274 595
Durchschnittlich kamen auf 1 Werst Bahnlänge:			
Geleistete Zugwerst im Jahre	4 422	5 100	5 271
Geleistete Zugwerst in 24 Stunden	12,17	14,16	14,44
Von allen Lokomotiven zusammen wurden gefahren . . . Werst	139 336 765	193 335 372	219 383 876
Von dieser Gesammtzahl der Lokomotiven wurden geleistet mit:			
a) Verkehrszügen von grosser und mittlerer Fahrgeschwindigkeit . . . . . . Werst	37 730 075	51 608 523	56 745 383
	27,08 %	26,69 %	25,87 %
b) Verkehrszügen von geringer Fahrgeschwindigkeit . . . „	66 187 665	92 915 576	107 436 163
	47,50 %	48,06 %	48,97 %
c) Militärzügen . . . . „	705 705	1 066 537	1 297 661
	0,50 %	0,55 %	0,59 %
d) Dienstzügen . . . . „	3 841 866	5 425 586	5 546 995
	2,76 %	2,81 %	2,53 %
Im ganzen mit Zügen . „	108 465 311	151 016 222	171 026 203
	*77,84 %	78,11 %	77,96 %
Davon wurden mit 2 Lokomotiven gefahren . . . . . „	5 390 422	8 887 666	10 738 651

	1885	1893	1894
Ferner			
a) Ohne Züge, leerfahrend . . . . „	4 779 855	7 466 177	8 126 861
b) Im Reservedienst . „	3 723 699	3 788 864	4 021 526
c) Beim Rangirdienst . „	20 367 900	31 064 109	36 209 286
überhaupt a + b + c „	30 871 454	42 319 150	48 367 673
	22,16 %	21,89 %	22,04 %
Von sämmtlichen Wagen wurden geleistet in Tausenden Achswerst	5 278 159	7 964 322	9 102 885
Im Durchschnitt kamen auf 1 Werst Bahnlänge im Jahre . . „	224 300	285 798	299 390
Von der Gesammtzahl der geleisteten Wagen-Achswerst kamen:			
auf die Personen- und Postwagen	16 %	16 %	15 %
auf die Gepäck- und Güterwagen	84 %	84 %	85 %
An Wagenachsen kamen im Mittel:			
auf einen Verkehrszug von grosser und mittlerer Fahrgeschwindigkeit	30,56	35,73	35,53
auf einen Verkehrszug von geringer Fahrgeschwindigkeit	63,63	67,52	68,06
auf einen Militärzug . . .	54,86	61,05	63,41
„ „ Dienstzug . . .	64,13	58,71	42,47
„ sonstige Züge	39,80	49,95	55,64
durchschnittlich auf einen Zug	50,92	56,04	56,79

Ueber den Verkehr kann das Folgende berichtet werden:

a) Personenverkehr:

	beförderte Personen	durchfahrene Personenwerste	durchschnittlich durchfuhr eine Person	jede Personenwagenachse war durchschnittlich besetzt mit	die vorhandenen Plätze sind ausgenutzt mit
	in Tausenden		Werst	Personen	%
1885	37 586	3 683 248	98,00	4,14	—
1893	51 534	5 339 309	103,63	4,34	36,17
1894	55 632	5 757 991	108,50	4,30	35,51

	von den beförderten Personen kamen mit bezahlten Fahrkarten auf die				vereinnahmt wurden			
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	überhaupt	für die Werst Bahnlänge	von einem Reisenden	für eine Personenwerst
	in Tausenden				R.	R.	Kop.	Kop.
1885	628	2 957	30 586	673	43 889 479	1 864,86	116,77	1,19
1893	579	3 084	39 653	1 915	53 463 411	1 918,52	103,76	1,00
1894	619	3 367	42 525	2 846	57 254 670	1 883,07	102,92	0,99

Ferner sind auf Freifahrtscheine bezw. gegen wesentlich herabgesetzte Fahrpreise befördert worden:

	1885	1893	1894
a) Militärs	2 394 509	3 600 096	3 687 009
b) Arrestanten	346 334	469 160	466 782
Vortrag	2 740 843	4 069 256	4 153 791
Uebertrag	2 740 843	4 069 256	4 153 791
c) Inhaber von Freifahrtscheinen .	—	2 146 294	1 968 500
d) Viehbegleiter	—	77 263	152 186
zusammen	2 740 843	6 292 813	6 274 477

b) Güterverkehr:

	beförderte Pud	durchfahrene Pudwerste	durchschnittlich ist 1 Pud befördert	die Tragfähigkeit eines Güterwagens ist ausgenutzt mit	auf 1 Wagenachse kommen	vereinnahmt wurden			
						überhaupt in Tausenden	auf 1 Werst	für 1 Pud	für 1 Pudwerst
	in Tausenden		Werst	%	Pud	R.	R.	Kop.	Kop.
1885	3 152 015	624 678 600	203,90	49,61	148,06	170 582	7 248	5,41	0,0266
1893	4 846 429	1 030 329 429	212,60	47,25	154,31	241 193	8 655	4,98	0,0234
1894	5 421 701	1 193 559 036	220,14	49,19	158,47	271 576	8 932	5,01	0,0234

(Schluss folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Hochwasserschäden auf den Sächsischen Staatseisenbahnen.

Von der Hochwasserkatastrophe, die Ende Juli Mitteldeutschland heimsuchte, sind die Sächsischen Staatseisenbahnen in einer Ausdehnung betroffen worden, wie sie die Annalen dieses Bahnbereiches noch nicht zu verzeichnen hatten. Die hereinbrechenden Fluthen zerstörten Brücken und Bahnkörper in mehr oder weniger ausgedehntem Umfange an 22 normalspurigen und 13 schmalspurigen Linien, während auf einer Anzahl anderer Linien nur mit Mühe und Noth der Verkehr aufrecht erhalten werden konnte. Ganz empfindlich war die Verkehrsunterbrechung auf den Hauptlinien Dresden-Bodenbach, Dresden-Chemnitz, Moldau-Nossen, Zittau-Reichenberg und Reitzenhain-Flöha. Elf Tage lang konnte die Strecke Tharandt-Freiberg überhaupt nicht befahren werden. Zwischen Pirna und Schandau konnte man nur den Personenverkehr durch Umsteigen aufrecht erhalten. Am 9. August gelang es, beide Linien auch für den Güterverkehr fahrbar zu machen. Von den Schmalspurbahnen haben die Linien Hainsberg-Kipsdorf und Mügeln-Geising-Altenberg entsetzlich gelitten. Auf der letzteren sind über 12 km Gleisbettung weggeschwemmt und fast alle Brücken eingestürzt oder beschädigt. Beide Linien werden unter 6 Wochen nicht wieder, wenn auch nur provisorisch, fahrbar zu machen sein. Ferner werden die Strecken Ostritz-Nikrisch auf etwa 3 Wochen, Neundorf-Berggiesshübel auf 2 Wochen, Schweinsthal-Neuhausen auf 8 Tage noch gesperrt sein. Endlich werden die Strecken Lichtenberg-Nassau und Wendischfähre-Kohlmühle, auf denen Personenverkehr durch Umsteigen aufrecht erhalten wird, noch etwa 2 Wochen für den Durchgangsverkehr gesperrt sein. Alle übrigen Linien sind wieder in vollem Betrieb. Die Wiederherstellungsarbeiten werden überall mit dem grössten Eifer betrieben, allein es fehlt an erfahrenen Ingenieuren, da das betroffene Gebiet ein zu grosses ist. Der angerichtete Schaden ist jedenfalls nach Millionen zu schätzen.

Unfälle im Monat Juni d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat Juni d. J. vorgekommenen Betriebsunfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 15 Entgleisungen auf freier Bahn, 15 Entgleisungen in Stationen, 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 16 Zusammenstösse in Stationen und 144 sonstige Betriebsunfälle, zusammen 192 Betriebsunfälle.

Die Betriebslänge betrug 39 647 km, an Zugkilometern wurden geleistet 28 418 895, so dass je ein Unfall auf 202 km Betriebslänge oder auf 148 015 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden von den beförderten Reisenden 9 getödtet und 29 verletzt, von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst 26 getödtet und 73 verletzt, von Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamten usw. im Dienst 5 verletzt, von fremden Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder, 13 getödtet und 10 verletzt, zusammen 48 Personen getödtet und 117 Personen verletzt.

Betriebseröffnungen.

B a y e r i s c h e S t a a t s e i s e n b a h n e n. Am 10. d. Mts. ist die Bahnlinie von A l t ö t t i n g nach B u r g h a u s e n (letzte Theilstrecke der Lokalbahn Mühldorf-Burghausen) mit der Station Burghausen, den Haltestellen Pirach, Burgkirchen und Kastl sowie dem Halteplatz Raitenhaslach dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Auf der Theilstrecke Burgkirchen-Burghausen können Eisenbahnwagen mit mehr als 10 000 kg Bruttolast für die Achse und mit einem grösseren festen Radstand als von 4,5 m nicht befördert werden.

D i r e k t i o n s b e z i r k C a s s e l. Am 1. September d. J. werden die 19,30 km lange Strecke D u d e r s t a d t - L e i n e f e l d e mit den Stationen Duderstadt, Teistungen (ab Duderstadt 4,90 km), Ferna (8,11 km), Wintzingerode (10,82 km), Worbis (14,35 km), Breitenbach (16,49 km) und Leinefelde (19,30 km) und die 25,47 km lange Strecke W o l f h a g e n - O b e r v e l l m a r mit den Stationen Wolfhagen, Altenhasungen (ab Wolfhagen 3,99 km), Oberelsungen (8,43 km), Zierenberg (12,68 km), Fürstenwald (17,51 km), Weimar (20,64 km), Heckershausen (23,22 km) und Obervellmar (25,47 km) für den Personen-, Güter- und Viehverkehr eröffnet werden.

Die Strecke Duderstadt-Leinefelde hat Anschluss in Leinefelde an die Strecke Nordhausen-Eichenberg und in Duderstadt an die Strecke Duderstadt-Wulften, die Strecke Wolfhagen-Obervellmar in Obervellmar an die Strecke Cassel-Warburg und in Wolfhagen an die Strecke Wolfhagen-Volkmarsen.

Bau, Ausrüstung und Betrieb entsprechen den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892.

Vorarbeiten.

Dem Kreisausschuss des Kreises Niederbarnim zu Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von R e i n i c k e n d o r f o d e r B l a n k e n b u r g (Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin) nach G r o s s - S c h ö n e b e c k mit Abzweigung nach L i e b e n w a l d e ertheilt worden.

Brölthalbahn.

Am 30. d. Mts. findet eine ausserordentliche Generalversammlung statt, in welcher über den Bau einer neuen Linie von Beuel über Obercassel, Dollendorf und Königswinter nach Honnef und weiter nach Neuwied und über Beschaffung des zum Bau der Linie erforderlichen Kapitals durch Ausgabe von Aktien und 4 % Obligationen Beschluss gefasst werden soll.

Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn-Gesellschaft.

Die Generalversammlung hat beschlossen, die Firma in „Eckernförde-Kappelner Eisenbahngesellschaft“ abzuändern.

Hoyaer Eisenbahn.

In der am 7. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht (vergl. Nr. 52 S. 484 d. Ztg.) genehmigt und die Dividende für die Prioritäts-Stammaktien auf 3,5 % und für die Stammaktien auf 2,5 % festgesetzt.

Prignitzer Eisenbahn.

Auf einer gemeinschaftlichen Sitzung der beiden Kreisausschüsse der Ost- und Westprignitz wurde die Verwaltung der von den beiden Kreisen erbauten Kleinbahn K y r i t z - P e r l e b e r g der Prignitzer Eisenbahn unterstellt.

Kleinbahngesellschaft Greifswald-Jarmen.

Auf der Tagesordnung der zum 10. September d. J. einberufenen Generalversammlung steht: 1. Beschlussfassung über den mit der Gesellschaft Lenz & Co. abzuschliessenden Betriebsvertrag; 2. Feststellung der Tarife; 3. Uebereignung des Hafenanschlussgeleises in Jarmen an die Demminer Kleinbahnen; 4. Anlage eines Bahngrundbuchs und Eintragung des Staatsdarlehns behufs Beschaffung weiterer Betriebsmitttel in das Bahngrundbuch.

Auf der Wannseebahn

soll nach einer von der Firma Siemens & Halske uns zugegangenen Mittheilung elektrischer Probebetrieb eingeführt werden. Die Verhandlungen zwischen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin und der Firma Siemens & Halske waren allerdings nahe daran, völlig abgebrochen zu werden, weil im Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten der an sich nicht ungerechtfertigte Wunsch rege geworden war, dass noch eine zweite Firma an den Versuchen betheiligt werden möchte. Nachdem nun die Firma Siemens & Halske die Schwierigkeiten dargelegt hatte, die ihr aus der Zulassung eines zweiten Unternehmens erwachsen würden, soll der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnet haben, dass die Verhandlungen mit der Firma Siemens & Halske wieder aufgenommen und nach Maassgabe der früheren Festsetzungen fortgeführt werden.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1896 bezw. 1896/97 ist festgestellt worden a) bezüglich der in Preussen belegenen Bahnstrecke der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft auf 74 735 *M.*, b) bei den Kreis Altenaer Schmalspurbahnen auf 74 500 *M.*

Dortmund-Emshäfen-Kanal-Werlte.

Dem Kreise Hümmling im Regierungsbezirk Osnabrück, welcher den Bau und Betrieb einer Kleinbahn vom Dortmund-Emshäfen-Kanal bei Lathen über Sögel nach Werlte beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Kleinbahnprojekte.

Die Basaltgesellschaft m. b. H. Mahlberg-Rheinbrohl plant die Herstellung einer schmalspurigen Kleinbahn mit Lokomotivbetrieb für den Güterverkehr vom M a h l b e r g zum R h e i n u f e r und dem S t a a t s b a h n h o f e R h e i n b r o h l mit Abzweigung nach H ö n n i n g e n.

Zur Verbindung der in Aussicht genommenen Kleinbahnen Conradswalde-Schaaksvitte und (Tapiau-) Possindern-Königsberg i/Pr. plant der Landkreis Königsberg i/Pr. eine schmalspurige Kleinbahn von C o n r a d s w a l d e über Condehnen nach P r a w t e n.

Den Bau einer H a v e l u f e r b a h n zwischen S p a n d a u und P o t s d a m plant, wie die „Spand. Korr.“ erfährt, der Ost-

havelländische Kreis. Sie soll im Anschluss an die Strassenbahn von Spandau von Pichelsdorf aus am rechten Ufer der Havel entlang führen und elektrisch betrieben werden.

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferdebahn. Die Gemeinde Rummelsburg hat mit der Grossen Berliner Pferdebahngesellschaft einen Vertrag wegen Anlage von zwei elektrischen Strassenbahnlinien abgeschlossen. Die eine Linie soll von Rummelsburg über Boxhagen nach der Frankfurter Allee laufen und bereits im Herbst d. J. eröffnet werden, die andere Linie soll von Bahnhof Rummelsburg nach Karlshorst gehen und im nächsten Frühjahr in Betrieb gesetzt werden.

Die Grosse Casseler Strassenbahn, Aktiengesellschaft ist nunmehr in das Handelsregister des Amtsgerichts Cassel eingetragen worden. Das Grundkapital beträgt 3 000 000 ℳ. Zu den Gründern gehören die Schweizerische Gesellschaft für elektrische Industrie, die Firma Siemens & Halske und die diesen Unternehmungen nahestehende Finanzgruppe.

Von der Kreis Ruhrorter Strassenbahn sind am 3. d. Mts. die beiden Linien von Ruhrort über Laar nach Beck und von Ruhrort über Laar nach Bahnhof Heiderich für den elektrischen Betrieb eröffnet worden. Die übrigen Linien werden voraussichtlich in den nächsten Wochen dem Betriebe übergeben werden.

Anlegung eines Weserhafens.

Seitens der Preussischen Staatsregierung wurde geplant, an der Weser zwischen Hameln und Minden, entweder in Vlotho oder Rinteln, einen Sicherheitshafen anzulegen, der zugleich den allgemeinen Schifffahrts- und Verkehrsintressen dienen sollte. Die von dem Regierungspräsidenten an die Bielefelder Handelskammer gerichtete Anfrage, welchen der beiden genannten Orte sie für den zur Anlage eines Hafens geeigneteren betrachte, beantwortete dieselbe dahin, dass Vlotho deshalb zu bevorzugen sei, weil daselbst die Eisenbahn dicht an die Weser herantritt, und zwar gerade an einer Stelle, wo sich ohne grosse Kosten ein brauchbarer Schutzhafen anlegen und sich auf diese Weise leicht ein Anschlussgeleis an die Eisenbahn von dem Hafen herstellen lasse. Ferner erscheine der Bau der Kleinbahn Herford-Vlotho-Salzuflen als gesichert, nach dessen Ausführung ein bedeutender Umschlagsverkehr, namentlich in Reissendungen der Stärkefabrik in Salzuflen sicher zu erwarten sei. Eine Entscheidung in dieser Angelegenheit ist dahin erfolgt, dass sowohl in Vlotho als Rinteln Hafen angelegt werden sollen, falls die betheiligten Gemeinden die an sie regierungsseitig gestellten Forderungen erfüllen.

Personalnachrichten.

C. A. Brix †.

Am 29. Juli d. J. starb plötzlich in Chemnitz der Königlich Sächsische Güterverwalter a. D. C. A. Brix. Die „D. Verk.-Ztg." weist in ihrer Nr. 31 vom 5. d. Mts. darauf hin, dass der Dahingeschiedene noch in letzter Zeit seines Lebens lebhaften Antheil an den wichtigsten fachlichen Eisenbahnfragen genommen habe, wie eine in dem genannten Blatt veröffentlichte kleine Abhandlung: Zur Frage „Eisenbahn- oder Postpackete" zeige. Daran knüpft das genannte Blatt die Bemerkung:

„Brix darf auch als Begründer des Koch'schen ‚Handbuches für den Eisenbahn-Güterverkehr', wenn auch nur in dem Sinne, dass sein von ihm Anfang der 60 er Jahre in 7 Auflagen erschienenes ‚Alphabetisches Register, enthaltend: Alphabetisch geordnetes Verzeichniss aller Eisenbahnstationen Deutschlands und der Grenzländer mit Angabe der Bahnlinien, desgleichen über 12 000 Orte mit Angabe der nächstgelegenen Bahnstationen und die Zoll-Abfertigungsstellen des Deutschen Zollvereins für den Eisenbahn-Gütertransport' von dem Koch'schen Handbuch nachmals überholt wurde."

Diese Bemerkung möchte wohl den Lesern der „D. Verk.-Ztg." schwerlich verständlich sein. Der Verfasser jener Notiz hat aber insofern vollkommen Recht, den Verstorbenen in einen Zusammenhang mit dem Koch'schen Handbuch zu bringen, als er durch sein wiederholtes dringendes Verlangen, dass Dr. Koch sein alphabetisches Werk eingehend in der Vereinszeitung besprechen solle, letzteren veranlasst hat, sich eingehend mit der fraglichen Materie zu beschäftigen, was schliesslich dahin führte, dass Dr. Koch, nachdem er sich direkt von sämmtlichen betreffenden Bahnverwaltungen das entsprechende Material verschafft hatte, sein systematisch bearbeitetes Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr herausgab, welches bald eine solche Verbreitung fand, dass Brix sein alphabetisches Werk nicht weiter erscheinen liess.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. September d. J. wird die Strecke Duderstadt-Leinefelde mit den Stationen bezw. Haltestellen Teistungen, Ferna, Wintzingerode, Worbis und Breitenbach dem öffentlichen Verkehr (Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr) übergeben. Die Entfernung beträgt

		km
von Duderstadt	bis Teistungen	4,90,
„ Teistungen	„ Ferna	3,21,
„ Ferna	„ Wintzingerode	2,71,
„ Wintzingerode	„ Worbis	3,53,
„ Worbis	„ Breitenbach	2,14,
„ Breitenbach	„ Leinefelde	2,81.

Cassel, den 13. August 1897. (1795)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München. Am 15. August l. J. wurde die Verlängerung der Isarthalbahn (München-Is.-Eurasburg) bis Beuerberg eröffnet.

Die Länge der Isarthalbahn beträgt nunmehr ab München Is. 37 km; es ist nur eine Verkehrsstelle: Station Beuerberg auf der neuen Strecke vorhanden und ist dieselbe für den unbeschränkten Verkehr eingerichtet.

München, den 16. August 1897. (1796)
Die Direktion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Durch Unterspülung der Queissbrücke bei Siegersdorf ist der Gepäck- und Güterverkehr auf der Strecke Liegnitz-Kohlfurt gesperrt. Der Zeitpunkt der Wiederinbetriebnahme der Strecke lässt sich z. Zt. noch nicht bestimmen.

Breslau, den 14. August 1897. (1797)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Auf der Linie Mügeln-Geising-Altenberg wird der Gesammtverkehr von Mügeln b/P. bis Köttewitz am 15. d. Mts. wieder aufgenommen.

Dresden, den 14. August 1897. (1798)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Der wegen Hochwasser eingestellt gewesene Verkehr auf unserer Linie Wien Nordbahnhof-Wien Donauuferbahnhof ist am 8. l. Mts. wieder aufgenommen worden.

Wien, am 14. August 1897. (1799)

3. Güterverkehr.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Liebau etc. Der durch unsere Bekanntmachung vom 13. Juni d. J. mit 31. August d. J. ausser Kraft gesetzte, vorbezeichnete Tarif (nebst allen Nachträgen) bleibt ab 1. September d. J. bis zur demnächstigen Einführung eines neuen direkten Tarifes in Wirksamkeit.

Kattowitz, den 12. August 1897. (1800)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr Am 20. d. Mts. treten für den Klassengutverkehr zwischen Rosenberg einer- und Klingenthal (S. St. B.) andererseits Frachtsätze in Kraft.

Auskunft über deren Höhe ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Dresden, am 12. August 1897. (1801)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 1. September d. J. treten neue Tarife

a) für den Oberschlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina,
b) für den Oberschlesisch - Oesterreichischen Kohlenverkehr über Jedlesee und Zellerndorf,
c) für den Oberschlesich - Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien,
d) für den Oberschlesischen Kohlenverkehr nach Wien St. E. G. (Arsenal)

in Kraft, durch welche die alten Tarife und zwar derjenige
zu a vom 15. Oktober 1896,
„ b „ 1. September 1895 nebst Nachtrag I,
„ c „ 1. April 1896 nebst Nachtrag I und
„ d „ 1. Januar 1897
aufgehoben werden.

Die neuen Tarife enthalten im allgemeinen ermässigte Frachtsätze, doch treten in einzelnen Fällen auch Erhöhungen bis etwa 1,5 Heller für 100 kg ein. Soweit sich Erhöhungen ergeben, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Oktober d. J. in Kraft.

Druckabzüge dieser Tarife sind zum Preise von 20—40 ₰ für das Stück bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Kattowitz, den 13. August 1897. (1802)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 15. August 1897 gelangen zu den Tarifheften Nr. 1—4 die Nachträge 1 zur Einführung, welche neben Ergänzungen und Aenderungen der Vorbestimmungen und der Ausnahmetarife direkte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Greifswald-Grimmener und der Lausitzer Eisenbahn einerseits und den Mecklenburgischen Verbandsbahnen andererseits enthalten. Ferner treten zahlreiche Ermässigungen der direkten Frachtsätze mit Stationen der Lübeck - Büchener, der Eutin - Lübecker, der Kiel - Eckernförde - Flensburger und der Eckernförde - Kappelner Schmalspurbahn in Kraft.

Ohne Ersatz zur Aufhebung gelangen die direkten Frachtsätze zwischen den Stationen Ostritz, Hirschfelde und Zittau der Sächsischen Staatsbahnen einerseits und den Stationen Ottendorf und Pansdorf der Eutin-Lübecker Eisenbahn sowie den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm - Eisenbahn andererseits. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die Nachträge erst vom 1. Oktober 1897 ab. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. August 1897. (1803)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn. Im Verkehr mit der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn wird vom 1. September d. J. ab in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter neuer Ziffer 7 aufgenommen „7. Torfstreu und Torfmull".

Die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen findet auf diese Artikel keine Anwendung.

Vom gleichen Zeitpunkte ab wird ferner die direkte Abfertigung der Station Czersk auf den Verkehr mit den Stationen Charlottenwerder, Dt. Damerau, Hartowitz, Löbau, Mlecewo, Montowo, Nikolaiken, Rybno, Riesenburg, Rosenberg, Weissenburg und Zajonskowo der Marienburg - Mlawka'er Eisenbahn ausgedehnt.

Ueber die Höhe der betreffenden Frachtsätze ertheilen die vorgenannten Stationen Auskunft.

Danzig, den 13. August 1897. (1804)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher und Oldenburg-Mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr. Zu den vom 1. April 1895 und 1. Januar 1896 an gültigen Tarifen treten am 15. August 1897 die Nachträge 11 bezw. 6 in Kraft. Dieselben enthalten u. a. Entfernungen für die an der neueröffneten Bahnstrecke Hagenow-Oldesloe gelegenen Stationen Hollenbek, Kastorf, Kl. Berkenthin, Ratzeberg etc. des Direktionsbezirks Altona, sowie für die Stationen Blankenstein (Saale), Görenz-Albersdorf, Harra etc. des Direktionsbezirks Erfurt, und der Nachtrag 11 ausserdem für die Stationen Blomberg, Lüstringen und Schötmar des Direktionsbezirks Hannover.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 10. August 1897. (1805)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlen-Versandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken. (Gruppe VIII) Vom 1. Oktober d. J. ab wird der Frachtsatz Morsbach b/Aachen-M.-Gladbach ev. Bökel von 0,10 ℳ in 0,20 ℳ berichtigt.

Essen, den 13. August 1897. (1806)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Güterverkehr. Die im Nachtrag VI zu Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894 für die Stationen der Strecke Kötzting-Lam angegebenen Frachtsätze der allgemeinen Tarifklassen und des Ausnahmetarifs Nr. 36 treten mit 30. September l. J. ohne Ersatz ausser Kraft.

München, im August 1897. (1807)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Böhmisch - Bayerischer Kohlentarif vom 1. Juli 1896. Die im Nachtrage I vom 1. Januar 1897 angegebenen Anstossbeträge für die Stationen der Privat-Lokalbahn Lam-Kötzting (Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam, Zellerthal) werden mit 30. September l. J. ohne Ersatz aufgehoben.

München, im August 1897. (1808)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 20. d. Mts. der Nachtrag XIX in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des Nachtrags XVIII eingeführten Ausnahme - Frachtsätze, ferner neue Ausnahmesätze für den Eisenerz- usw. Versand der Station Kyllburg des Direktionsbezirks St. Johann - Saarbrücken, sowie für den Eisenerz- usw. Empfang der Station Rheinhausen des Direktionsbezirks Köln, endlich Berichtigung des Nachtrags XIII. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 15. August 1897. (1809)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch- Südwestdeutscher Güterverkehr. Die Station Nymegen der Niederländischen Staatsbahn wird mit sofortiger Gültigkeit mit den für die Station Nymegen der Holländischen Eisenbahngesellschaft bestehenden Frachtsätzen in die Ausnahmetarife für frisches Obst usw. des Niederländisch-Südwestdeutschen Verkehrs einbezogen.

Köln, den 14. August 1897. (1810)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. September d. J. treten die Nachträge V zu den Tarifheften 1, 4 und 5 und VII zu den Tarifheften 2 und 3 in Kraft.

Sie enthalten insbesondere neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 5 b (Getreide usw.), 5 d (Kleie usw.) und 13 a (Eisen und Stahl usw.).

Soweit die neuen Frachtsätze höher sind, als die bestehenden, gelten sie erst vom 1. Oktober d. J. ab.

Ebenfalls am 1. September d. J. treten die Frachtsätze der Ausnahmetarife 5 b (Getreide), 5 e (Mais) und 6 (leere Säcke) für den Verkehr mit den Stationen der Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker, Bács-Bodroger - Puszta - Tenyö - Kún-Szent-Márton er und Kún-Szent-Márton-Szenteser Lokalbahnen ausser Kraft.

Abdrücke der Nachträge können von den Verbandsstationen oder von unserer Wirthschafts-Hauptverwaltung hier bezogen werden.

Dresden, am 10. August 1897. (1811)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. tritt nachstehender Frachtsatz in Kraft:

Zwischen Kleinmünchen und	Ausnahmetarif 5 b (Kleie) Pfennig für 100 kg
Mühltroff	178

Dresden, am 13. August 1897. (1812)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Nordwestdeutscher Seehafenverkehr. (Ausnahmetarif vom 1. Januar 1892.) Vom 25. d. Mts. ab wird die Empfangsstation Norddeich mit den um 0,02 ℳ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Norden in die Klasse 5 (Eisen des Sp.-T. I) und 6 a (Eisen des Sp.-T. II) aufgenommen.

Essen, den 14. August 1897. (1813)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - Rechtsrheinischer Güterverkehr. Am 15. August d. J. erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag XII, welcher u. a. neue bezw. ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Altona, Elberfeld, Hannover und Münster sowie einen neuen Ausnahmetarif 7 d für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkies-Abbrände) zur Entzinkung enthält.

Näheres bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Essen, den 13. August 1897. (1814)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Reichseisenbahn. Am 15. d. Mts. erscheint zum Kohlentarif Nr. 9 vom 1. Mai 1895 der Nachtrag 3.

Derselbe enthält Ergänzung der Beförderungsbestimmungen, Leitungswege und Entfernungen ab den Stationen Lauterburg Hafen, Strassburg Centralbahnhof und Strassburg-Neudorf sowie nach der Station Meisenthal, ferner Aenderung von Frachtsätzen etc. (1815)

St. Johann-Saarbrücken, 11. August 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. September 1897 tritt im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande Theil II zu den Heften 1 und 2 vom 1. Januar 1896 je ein Nachtrag IV in Kraft.

Die Nachträge enthalten neue, erhöhte und ermässigte Frachtsätze des Klassentarifs und der Ausnahmetarife sowie einige neue Ausnahmetarife.

Insoweit Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten dieselben erst vom 10. Oktober 1897. Druckstücke des Nachtrages IV zu Heft 1

sind zum Preise von 0,30 ℳ, des Nachtrages IV zu Heft 2 kostenlos bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Breslau, den 14. August 1897. (1816)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich und Ungarn.) Am 1. September d. J. tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 5 für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Cassel, Erfurt, Halle a/S. und Magdeburg sowie der Arnstadt-Ichtershausener und Ruhlaer Eisenbahn einerseits und Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn andererseits in Kraft, durch welchen das bisherige Tarifheft 5 vom 1. September 1894 nebst Nachtrag I zur Aufhebung gelangt. Der neue Tarif enthält Frachtsätze für Güter des Spezialtarifs III und folgende Ausnahmetarife: Nr. 1 Braunkohlen, Braunkohlenbrikets, Braunkohlenkoks, Nr. 2 Kupfervitriol, Nr. 3 Rohkupfer, Nr. 4 Thon, Porzellanerde, Steine gebrannt. Die bei einzelnen Frachtsätzen des Spezialtarifs III und bei den Ausnahmetarifen Nr. 2 und 3 eintretenden Frachterhöhungen gelten erst vom 16. Oktober d. J. ab.

Abzüge des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 0,15 ℳ = 0,18 Kronen Oe. W. für das Stück käuflich zu erhalten.

Breslau, den 14. August 1897. (1817)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Einschränkung des Frachtgutverkehres und Einführung eines Lieferfristzuschlages anlässlich der Manöver. Infolge starker Inanspruchnahme durch Truppentransporte anlässlich der Herbstmanöver werden für die im Betriebe der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Linien folgende Anordnungen getroffen:

a) In der Zeit vom 25. August bis einschliesslich 2. September und vom 6. bis einschliesslich 9. September d. J. werden in sämmtlichen Stationen Frachtgüter gemäss § 55 des Betriebsreglements nur in einstweilige Verwahrung nach Zulässigkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung übernommen.

b) In der Zeit vom 3. bis einschliesslich 5. September d. J. findet auch eine Uebernahme zur einstweiligen Verwahrung nur in den Stationen Wien, Brünn, Olmütz, Krakau, Bielitz und Prossnitz statt, während in allen anderen Stationen die Uebernahme von Frachtgütern gänzlich eingestellt wird.

c) Am 4. und am 5. September d. J. werden in den Stationen Weisskirchen und Leipnik Frachtgüter auch nicht ausgeliefert.

d) Auf Grund des § 63 des Betriebsreglements, bezw. § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Frachtverkehr wird mit Genehmigung des hohen K. K. Eisenbahnministeriums vom 4. August 1897 Zl. 7153/III für Frachtgüter und für die Zeit vom 2. bis 7. September d. J. rücksichtlich der Strecken Wien-Krakau, Prerau-Brünn und Prerau-Olmütz eine Zuschlagsfrist von 3 Tagen zu der gewöhnlichen Lieferfrist festgesetzt. Dieser Zuschlag gilt für alle nach oder über Stationen dieser Strecken beförderten Sendungen, welche innerhalb der bezeichneten Zeit in Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Beförderung angenommen oder von einer Anschlussbahn übernommen werden.

e) Diese Maassnahmen finden auf lebende Thiere und Approvisionirungsartikel ebenso wie auf Eilgüter keine Anwendung.

Wien, am 11. August 1897. (1818)

Die Direktion.

Elbeumschlags-Verkehr mit Südwestrussland. Für Zucker aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Podwoloczyska für Sendungen von Schmerinka und darüber hinaus . . .	166 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Podwoloczyska für Sendungen von Schmerinka und darüber hinaus . . .	161 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Podwoloczyska für Sendungen von Schmerinka und darüber hinaus . . .	195 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 12. August 1897. (1819)

Oesterreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages VI zu Theil II, Heft 3, zum Lokal-Gütertarife, Neuauflage vom 1. Januar 1897. Mit Gültigkeit vom 1. September 1897 gelangt zum Lokal-Gütertarife vom 1. Januar 1897, Theil II, Heft 3 der Nachtrag VI zur Einführung. Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderungen bezw. Ergänzungen.
II. Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages VI sind bei den Dienststellen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. = 20 Heller erhältlich.

Wien, am 12. August 1897. (1820)

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Auflassung der Deckenmiethe bei Maschinentransporten. Mit Gültigkeit vom 1. September 1897 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1897, wird bei Transporten von Maschinen und Maschinentheilen, welche auf Grund des Ausnahmetarifes 8 A und B des vom 1. September 1896 gültigen Tariftheiles II, Heft 1, im oben bezeichneten Verkehre von der Deutsch-Oesterreichischen Grenze bis zur Oesterreichisch-Russischen Grenze im Ansageverfahren (unter Zollverschluss) abgefertigt werden, hinsichtlich des Durchlaufes auf der Oesterreichischen Strecke, die tarifmässige Deckenmiethe nicht eingehoben.

Wien, am 9. August 1897. (1821)

K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn. Vom 15. August d. J. ab wird für Viehsendungen von der Station Kujau eine Frachtermässigung in der Weise gewährt, dass für Sendungen nach Stationen fremder Bahnen für die diesseitige Strecke nur die halbe Abfertigungsgebühr zur Erhebung kommt. (1822)

Betriebsabtheilung Breslau der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altpapieren. Die ausgesonderten Altpapiere und zwar: Akten, Bücher, Kassen- und Rechnungsbeläge, Depeschen, Depeschenbücher, Gepäckscheine usw. zum Einstampfen — alte Frachtkarten zum Einstampfen — alte Morsestreifen zum Einstampfen — Nachweisungen, beschriebene und unbeschriebene Vordrucke, Bücher usw. zur freien Verwendung — sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Preisangebote sind bis zum Donnerstag, den 26. August d. J. 11 Uhr Vormittags an unser Rechnungsbüreau hierselbst, am Bahnhof 23, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Altpapiere" versehen einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Drucksachen-Verwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse 39, eingesehen und auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Erfurt, den 7. August 1897. (1823)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Offene Stellen.

Ingenieure,

welche bereits beim Bau von Eisenbahnen beschäftigt gewesen sind, insbesondere auch solche, welche schon einen Eisenbahnbau geleitet haben, werden zu engagiren gesucht.

Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften, sowie mit Angabe der Gehaltsansprüche werden erbeten von der Centralverwaltung für Sekundärbahnen, Herrmann Bachstein. (1824RM)

Berlin S/W., Grossbeerenstr. 88.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 65. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1–4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1–4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 21. August 1897.

Inhalt:

Eröffnung der ersten Siamesischen Staatsbahn.

(Schluss aus Nr. 64).

„Es gingen zwei Angebote ein, deren Endsummen um 2 000 000 Ticals von einander abwichen, aber bei einer Nachrechnung verminderte sich dieser Unterschied auf $^1/_{10}$ oder rund 200 000 Ticals. Das billigere Angebot wurde von der Regierung angenommen und am 12. Dezember wurde mit einem Englischen Unternehmer ein Vertrag abgeschlossen, in dem sich der letztere verpflichtete, die Linie nach Korat innerhalb 5 Jahren, also bis zum 12. Dezember 1896 fertigzustellen, unter Zugrundelegung eines Verdingnissheftes, nach dem der Unternehmer im ganzen 9 956 164,81 Ticals für die in dem Verzeichniss aufgeführten 142 verschiedenen Arbeitsleistungen und fernere 168 174,85 Ticals für Erdtransporte über 50 m Entfernung, insgesammt also 10 124 339,66 Ticals zu erhalten hätte. Hierzu kamen späterhin noch Mehrkosten im Betrage von 620 402,63 Ticals für die Errichtung von 33 stählernen Brücken mit steinernen Widerlagern, die an die Stelle von ebenso vielen im Verdingnissheft vorgesehenen hölzernen Bauwerken traten. Die Gesammtkosten für die dem Unternehmer übertragenen Arbeiten und Lieferungen betrugen danach 10 744 742,29 Ticals. Diese Summe enthält nicht die Kosten für Enteignung, Verwaltung und Ueberwachung, technische Arbeiten, Stations- und Verwaltungsgebäude in Bangkok, Bungalows für die Kontrole der Beamten und des Bahnpersonals, polizeiliche und sanitäre Dienstleistungen, Bauzinsen, Unfälle und Unvorhergesehenes, welche Kosten dem Königlichen Eisenbahndepartement zur Last fielen. Unter Einrechnung auch dieser Kosten stellten sich die Gesammtkosten auf rund 10 000 000 Ticals, und diese Summe wurde von Eurer Majestät durch die Korat-Eisenbahnakte als nicht zu überschreitender Höchstkredit bewilligt.,

Die am 1. März 1892 herausgegebene Akte beauftragt das Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit der Ueberwachung und dem Bau der Korat-Eisenbahn und ermächtigt das Schatzamt, die nöthigen Geldmittel für den Bau zu beschaffen, durch Ausgabe von 160 000 auf je 1 000 Ticals lautender Antheilscheine, von denen das Schatzamt einen Theil nehmen kann, während die übrigen dem Publikum anzubieten sind.

Die Listen wurden ausgelegt. Die Bausumme ist überzeichnet worden, aber bis heute hat das Schatzamt nicht nöthig gehabt, Anzahlungen auf die Antheilscheine zu fordern; alle Mittel für den Bau der Koratbahn sind vom Schatzamt bestritten worden. Acht Tage nach Vollziehung der Korat Railwayakte, am 9. März 1892, führten Eure Majestät einige 60 Schritt von dieser Stelle den ersten Spatenstich zum Bau der Bahn aus und auf jenen glänzenden Tag zurückblickend, werden unsere Herzen aufs Tiefste bewegt und gerührt, wenn wir daran denken, wie Eurer Majestät theurer Sohn, der im jugendlichen Alter dahingeschiedene Kronprinz, mit Kraft und jugendlichem Eifer die Erde, welche Eure Majestät lösten, in einen Handkarren hob und an die Stelle führte, an der Eure Majestäten soeben die letzten Nägel und Bolzen befestigten.

Keiner von allen, die bei jener erhebenden Handlung zugegen waren, hätte den herben Verlust voraussehen können, der Eure Majestäten und die Königliche Familie, mit der wir so tief mitfühlen, treffen sollte und niemand konnte auch damals voraussehen, dass die Arbeiten 5 Jahre nach jener Feierlichkeit nicht ganz vollendet sein würden.

Es ist nicht meine Absicht, am heutigen festlichen Tage mich über die Ursachen, die die sehr beklagenswerthe

Verzögerung herbeiführten, und die vielfachen Schwierigkeiten, die der rechtzeitigen Fertigstellung der Bauten entgegenstanden, des weiteren auszulassen. Nur bitte ich, feststellen zu dürfen, dass das Eisenbahndepartement alles gethan hat, was in seiner Möglichkeit lag, um den Fortgang der Arbeiten zu fördern, dass aber Umstände*), über die wir keine Macht hatten, gegen unsere besten Absichten waren, wobei auch natürliche Umstände, die man als höhere Gewalt ansehen kann, die fristgerechte Fertigstellung der Arbeiten verzögerten.

Eure Majestäten haben durch Ihr heutiges Erscheinen, um der Eröffnung freilich nur eines Theiles der Bahn, die Sie an diesem Tage ganz fertiggestellt zu sehen hofften, die Weihe zu geben, einen hochherzigen Beweis gerechten Sinnes und gütiger Nachsicht gegeben.

Eure Majestäten bittet das Eisenbahndepartement, seinen aufrichtigsten Dank dafür entgegen zu nehmen, dass Sie durch Ihre Allerhöchste Anwesenheit heute zu erkennen gaben, dass Sie das Departement nicht für die Verzögerungen verantwortlich machen und in unser gutes Wollen und Bestreben Vertrauen setzen. Wir geben das feierliche Versprechen, dass wir mit allen Kräften bestrebt sein werden, die ganze Eisenbahn bis Korat baldmöglichst und unter thunlichster Einschränkung der Kosten fertigzustellen, soweit dies unter den Verhältnissen und den Schwierigkeiten geschehen kann, die dadurch geschaffen sind, dass die Arbeiten dem Unternehmer abgenommen wurden.

Am 6. August 1896 waren wir gezwungen, den Vertrag vom 12. Dezember 1891 aufzuheben, weil wir die Ueberzeugung gewonnen hatten, dass der Unternehmer die Arbeiten nicht vertragsgemäss und gemäss den Interessen Eurer Majestät fortführte.

Ueber die Kosten der Korat-Eisenbahn darf ich noch einige Angaben hinzufügen.

Verglichen mit Eisenbahnen in Asien und anderen tropischen Ländern sind die Kosten ausserordentlich niedrig, wie ich bereits in meinem Seiner Königlichen Hoheit dem Minister der öffentlichen Arbeiten im Juni 1895 erstatteten Bericht Nr. 3 auszuführen Gelegenheit hatte.

Bei einer Gesammtausgabe von 16 000 000 Ticals wird die Korat-Eisenbahn auf das Kilometer nur 61 000 Ticals kosten, während die Kosten der Eisenbahnen Britisch-Indiens ungefähr 132 000 Ticals, der Brasilianischen Staatsbahnen 155 000, der Japanischen Schmalspurbahnen 125 620, der Javanischen Schmalspurbahnen 110 560 Ticals das Kilometer kosten.

Die Nagara Rajasimabahn ist also 56 % billiger als der Durchschnitt der Indischen Bahnen, 61 % billiger als die Brasilianischen Bahnen, 51 % billiger als die Japanischen Schmalspurbahnen und 45 % billiger als die Javanischen schmalspurigen Staatsbahnen.

Nach früher aufgestellten Anschlägen würde die Linie von Bangkok nach Korat in runder Summe 1 800 000 £ (rund 37 000 000 ℳ.) gekostet haben. Der Anschlag des Königlichen Eisenbahn-Departements mit 16 000 000 Ticals oder rund 1 000 000 £ (rund 20 000 000 ℳ.) ist also 44 % niedriger als der nach den früheren Vorarbeiten aufgestellte.

Doch muss ich bemerken, dass dieser Anschlag vielleicht nicht ausreicht und dass er mit Rücksicht auf die Silberentwerthung vielleicht um ein geringes überschritten wird; jedenfalls aber werden die Kosten bedeutend unter denen der oben angeführten Bahnen in tropischen und Asiatischen Ländern bleiben, sodass Eure Majestäten und die späteren Antheilhaber keine Befürchtung zu hegen brauchen, dass infolge des bisherigen unbefriedigenden Baufortschritts die finanziellen Aussichten des Unternehmens in irgend einer Weise getrübt werden.

Die Eisenbahn nach Ayuthia, die Eure Majestäten heute dem öffentlichen Verkehre übergaben, ist 70 km lang und in einigen Monaten hoffen wir ein weiteres Stück von 54 km bis Gengkoi dem öffentlichen Verkehre übergeben zu können.

Die Kosten der Linie bis zum Endpunkt des Ayuthiaabschnittes, Kilometer 79, einschliesslich aller Unkosten, aber ausschliesslich der Bauzinsen, können auf rund 4 800 000 Ticals angenommen werden. Eine ganz genaue Berechnung dieser Kosten kann jetzt unmöglich gegeben werden, weil noch Punkte zwischen uns und dem früheren Unternehmer schweben, die von dem zur Zeit in Europa tagenden Schiedsgerichte zu entscheiden sind und weil zahlreiche Ausgaben, die für die ganze Linie gemacht sind, wie Verwaltungs-, Transport- und allgemeine Kosten, im Verhältniss getheilt werden müssen und nur mit dem entsprechenden Antheil der Ayuthialinie zur Last geschrieben werden dürfen. Die Arbeiten auf der Linie nehmen noch ihren Fortgang und werden noch einige Monate dauern, und es wird von der nächsten Regenperiode abhängen, wann sie als beendigt angesehen werden können.

Mit Allerhöchster Genehmigung Eurer Majestäten beabsichtigen wir täglich 2 Züge in jeder Richtung zwischen Bangkok und Ayuthia verkehren zu lassen, die die beiden Stationen um etwa 6¾ Uhr Morgens und 3¼ Uhr Nachmittags verlassen; die letzteren sollen ihren Bestimmungsort vor Sonnenuntergang erreichen. Bei dieser Fahrplanordnung können die Geschäftsleute in einem Tage von einer Stadt zur anderen gelangen, dort ihre Geschäfte abwickeln und am selben Tage zurückkehren.

Die Fahrpreise betragen:

1 att für das Kilometer in der III. Klasse,
2 „ „ „ „ „ „ II. „ und
4 „ „ „ „ „ „ I. „

Kinder unter 3 Jahren werden frei, von 3 bis 12 Jahren zum halben Fahrpreise befördert.

Grössere Gesellschaften oder Kulis, die zusammen gehören und zusammen fahren, geniessen eine Fahrpreisermässigung von 50 %.

Rückfahrkarten werden nicht ausgegeben; wir haben statt dessen vorgezogen, die gewöhnlichen Fahrpreise auf den bei anderen Bahnen für Rückfahrkarten erhobenen Betrag zu ermässigen. Unsere Fahrpreise sind thatsächlich 33 % niedriger in der III. und II. Klasse, als die der kleinen Packnambahn, deren kilometrisches Baukapital nur 1/3 dessen der Koratbahn betrug.

Der Güterverkehr wird in einigen Monaten auf der Koratbahn und gleichzeitig auf der Gengkoilinie eröffnet werden; mit Rücksicht auf den Wettbewerb zwischen Fluss und Bahn dürfte der Güterverkehr der Bahn nicht bedeutend werden, zumal die Schifffahrt das ganze Jahr geöffnet ist.

Es ist mir Bedürfniss, Eueren erhabenen Majestäten unsere herzlichsten Wünsche auszusprechen, dass das Unternehmen, das Eure Majestäten in der Koratbahn geschaffen haben, bald zu Ende geführt werden möge und dass der Verkehr auf dieser Linie sich zum Gedeihen aller entwickeln möge, die daran Antheil haben, dass die Regierung Euerer Majestäten ermuthigt werden möge, in Ihren Landen die Eisenbahnen weiter auszudehnen, zum Wohle des Handels und dem wirthschaftlichen Gedeihen des Volkes."

Der König ergriff auf die Ansprache das Wort, um in Siamesischer Sprache auf die grosse Bedeutung der Eisenbahnen für die Entwickelung des Landes hinzuweisen und sprach dem Eisenbahndepartement für sein Wirken seine Anerkennung aus.

Mehrere Beamte des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten wurden zum Ausdruck dieser Anerkennung durch Ordensverleihungen ausgezeichnet. Von den Europäern wurde der Generaldirektor der Eisenbahnen Bethge zum Grossoffizier des Ordens der Siamesischen Krone ernannt, dem ausführenden Oberingenieur Gittins wurde der Orden des Weissen Elephanten verliehen, der Ingenieur des Bangkokabschnittes Bock wurde zum Offizier des Ordens der Siamesischen Krone ernannt; der rechnungsführende Beamte Molo erhielt den Orden der Siamesischen Krone, der Oberingenieur des Arbeitsministeriums Allegri wurde zum Offizier des Ordens des Weissen Elephanten ernannt; Se. Königliche Hoheit Prinz Bidyalabh und andere Siamesische Beamte des Arbeitsministeriums wurden ebenfalls entsprechend ausgezeichnet. Dann unterhielt sich der König kurze Zeit mit mehreren fremden Vertretern und bestieg nach Einnahme einiger Erfrischungen den Königlichen Salonwagen des am Bahnsteig vorgefahrenen Zuges. Die übrigen Gäste bestiegen ebenfalls den reich geschmückten Zug und dieser dampfte unter den Klängen der Siamesischen Nationalhymne und dem Salut der Leibgarde ab. Für den Europäer war es ein ungewöhnlicher Anblick, in einen besonderen Wagen auch die gelbgekleideten Priester mit einsteigen zu sehen, deren Segen die Fahrt begleitete.

Zu Bang-pa-In wurde Halt gemacht und das Frühstück eingenommen. Die Fahrt ging dann weiter nach Ayuthia und später kehrte die Gesellschaft nach Bangkok zurück.

Unser Englischer Gewährsmann knüpft an die Eröffnungsfeierlichkeiten einige allgemeine Bemerkungen über die Aussichten des Unternehmens, das dem Engländer wenig Erfolg verheissen will. Man könne mit Sicherheit sagen, dass, wenn

*) Zum Theil diplomatischer Natur. Der Berichterstatter.

die Ayuthialinie die einzige Staatsbahn bleibe, sie in keiner Weise rentiren würde. Im Güterverkehr könne der Wettbewerb des Menamflusses durch keine Eisenbahn lahm gelegt werden. Das System der geplanten Staatsbahnen solle doch eine angemessene Verzinsung des Baukapitals gewährleisten, aber „Seine Majestät beschritt nicht zu dem Zweck, den Schatz zu füllen, den Weg einer Politik, die endlich einige Früchte zu zeigen beginnt.“ Die neue Linie komme wohl Siam, aber der Königlichen Börse nur indirekt zu gute. Jeder habe ein Interesse daran, den Handel des Landes vergrössert zu sehen und in dieser Richtung sei ein Schritt vorwärts gethan. Ueberdies bilde die neue Eisenbahn das Stammglied der Chiengmaibahn und aller anderen in nördlicher und östlicher Richtung geplanten Zweiglinien und die Regierung sollte aus ihr den Anlass nehmen, die Art und Weise der Ausführung der ins Auge gefassten Linien zu bedenken. Die Verzögerungen im Bau der Linie seien wenig erquicklicher Art gewesen, aber es sei ungemein erfreulich, zu erfahren, dass die gesammten Baukosten dadurch keine wesentliche Erhöhung erfahren hätten. Die Thatsache, dass Siam die Bahn, die keineswegs der Bauschwierigkeiten entbehre, 61 % billiger als die Britisch-Indischen Bahnen bauen könne, möge die Regierung ansporuen, auf dem beschrittenen Wege nicht stehen zu bleiben und eine der Wohlfahrt aller und dem künftigen Gedeihen Siams förderliche Eisenbahnpolitik fortzusetzen.

Statistisches über die Eisenbahnen Russlands aus dem Jahre 1894.

(Schluss aus Nr. 64.)

Zur Bedienung des gesammten Betriebes einschliesslich der Bahnunterhaltung und des Werkstättendienstes, sowie für die Leitung der Centralverwaltung waren erforderlich:

	Beamte und Arbeiter			Gehälter und Löhne Rubel		
	1885	1893	1894	1885	1893	1894
Centralverwaltung	2 460	6 108	7 168	3 763 003	6 236 096	6 776 240
örtliche allgemeine Verwaltung	11 063	15 368	13 421	6 922 844	7 648 395	7 522 059
zusammen	13 523	21 476	20 589	10 685 847	13 884 491	14 298 299
Bahnunterhaltungs- und Bewachungsdienst	84 224	119 043	120 693	14 940 083	20 868 825	21 372 266
Telegraphen- und Verkehrsdienst	58 063	76 188	87 439	20 281 864	26 071 923	28 894 657
Zugförderungs- und Betriebsmitteldienst	57 208	84 639	92 113	24 231 860	34 682 816	38 799 539
im ganzen	213 018	301 346	320 834	70 139 654	95 508 055	103 364 761
auf 1 Werst	8,9	10,8	10,5	2 980	3 427	3 400

Schon im Jahre 1896 ist auf die Höhe des Durchschnittseinkommens der Beamten und Arbeiter hingewiesen und dabei auf die stetige Rückwärtsbewegung der Beamtengehälter aufmerksam gemacht worden, während bei den Löhnen der Arbeiter das Gegentheil beobachtet werden konnte. Für das Jahr 1894 findet man das Folgende:

	Gehalt für 1 Beamten bezw. ständigen Arbeiter			Tagelohn für 1 Arbeiter		
	1892	1893	1894	1892	1893	1894
	Rubel			Kopeken		
in der Centralverwaltung	1 156	1 067	945	46	58	58
„ „ örtlichen allgemeinen Verwaltung	737	665	633			
im Bahnunterhaltungs- und Bewachungsdienst	133	186	187	53	53	53
„ Telegraphen- und Verkehrsdienst	369	363	341	85	67	67
„ Zugförderungs- und Betriebsmitteldienst	604	608	636	102	101	101

Im grossen und ganzen hat sich die Lage, bis auf den Umstand, dass das Durchschnittsgehalt bei einem Theil der Beamten bezw. der ständigen Arbeiter abermals weiter zurückgegangen ist, nicht wesentlich geändert.

Theilt man den gesammten Bestand an Beamten und Arbeitern, je nachdem sie bei den Staats- oder Privatbahnen beschäftigt sind und bildet dann Durchschnittswerthe, so ergibt sich, dass 1 Beamter bezw. ständiger Arbeiter

	1892	1893	1894	
bei der Staatsbahnverwaltung	359	340	365	Rubel
„ „ Privatbahnverwaltung	368	375	368	„

Gehalt bezog, während 1 Arbeiter

bei der Staatsbahnverwaltung	75	75	82	Kopeken
„ „ Privatbahnverwaltung	81	80	76	„

Tagelohn erhielt.

Die hohen Ziffern im Jahre 1894 bei der Staatsbahnverwaltung werden wohl ihre Erklärung in dem Umstande finden, dass in diesem Jahre 4 438 Werst Bahnlänge verstaatlicht worden sind und die Beamten und Arbeiter der verstaatlichten Bahnen mit den früher erhaltenen Gehältern übernommen werden mussten. Voraussichtlich werden schon die nächsten Jahre den in Russland üblichen Ausgleich herbeiführen. Für die Privatbahnen ergibt sich aber deutlich der Einfluss der Lohnsätze der Staatsbahnverwaltung, denen sie sich allmählich anschliessen.

In anderer Beziehung hat sich dagegen die Staatsbahnverwaltung den Erfahrungen der Privatbahnverwaltung angeschlossen, soweit nämlich die Anzahl der verwendeten Arbeitskräfte in Betracht kommt. Es wurden überhaupt Personen durchschnittlich auf 1 Werst beschäftigt:

	1891	1892	1893	1894
bei den Staatsbahnen	7,52	8,65	9,63	10,54
„ „ Privatbahnen	10,58	11,28	11,67	10,54

und dabei verausgabt auf 1 Werst:

	1891 R.	1892 R.	1893 R.	1894 R.
bei den Staatsbahnen	2 388	2 690	2 883	3 430
„ „ Privatbahnen	3 541	3 670	3 832	3 355

Wie sich unter den dargestellten Verhältnissen das finanzielle Ergebniss des Betriebes gestaltete, geht aus dem Nachfolgenden hervor:

	1885	1893	1894
Roheinnahme (nach Abzug der auf dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr lastenden Staatssteuer):			
im ganzen . . . . . . R.	234 375 000	328 793 000	367 725 000
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich . . „	9 959	11 799	12 094
„ 1 Zugwerst . . . Kop.	227	231	229
„ 1 Wagenachswerst „	4,44	4,13	4,04
Betriebsausgabe:			
im ganzen . . . . . . R.	141 330 000	199 362 000	214 626 000
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich . . „	6 005	7 154	7 059

	1885	1893	1894
für 1 Zugwerst . . . Kop.	137	140	134
„ 1 Wagenachswerst „	2,68	2,50	2,36
Verhältniss der Betriebsausgabe zur Roheinnahme . . %	60,30	60,64	58,37
Ueberschuss:			
im ganzen . . . . . . R.	93 045 000	129 431 000	153 099 000
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich . . „	3 954	4 645	5 035
„ 1 Zugwerst . . . Kop.	90	91	95
„ 1 Wagenachswerst „	1,76	1,63	1,68
Verhältniss des Ueberschusses zur Roheinnahme . . %	39,70	39,36	41,63
Von der gesammten vorangegebenen Roheinnahme entstammen:			
aus dem Personenverkehr:			
im ganzen . . . . . R.	43 889 479	53 463 411	57 254 670
für 1 Werst Bahnlänge „	1 865	1 919	1 883
in Prozenten der Gesammteinnahme . .	18,77	16,26	15,57
aus dem Güterverkehr:			
im ganzen . . . . . R.	170 582 460	241 193 000	271 576 423
für 1 Werst Bahnlänge „	7 248	8 655	8 932
in Prozenten der Gesammteinnahme . .	72,79	73,36	73,85
Im Durchschnitt wurde eingenommen:			
für 1 beförderten Reisenden . . . . . Kop.	116,77	103,76	102,92
„ 1 Personenwerst . „	1,19	1,00	0,99
„ 1 Pud befördertes Frachtgut. . . . „	5,41	4,98	5,01
„ 1 Pudwerst . . . „	0,0266	0,0234	0,0230

Interessant ist es zu beobachten, wie die Einheitssätze für eine Personenwerst bezw. für eine Pudwerst regelmässig zurückgehen, ohne auch nur einmal in dieser Beziehung von der eingeschlagenen Richtung abzuweichen, allerdings kamen bisher keine besonders grossen Sprünge vor. Für den Personenverkehr wird das aber aller Wahrscheinlichkeit nach im Jahre 1895 anders werden, da dann zum ersten Male die Wirkung des neuen Personentarifs erkennbar werden wird.

Theilt man die Einnahmen und Ausgaben nach Staats- und Privatbahnverwaltung, so findet man:

	Staatsbahnverwaltung		Privatbahnverwaltung	
	1893	1894	1893	1894
Roheinnahme:				
im ganzen . . R.	117 965 191	204 454 609	210 827 419	163 270 745
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich . . . . „	9 486	12 089	13 544	12 079
Betriebsausgaben:				
im ganzen . . „	73 276 476	122 069 064	126 085 269	92 537 390
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich . . . . „	5 892	7 218	8 100	6 847
für 1 Zugwerst Kop.	136	133	143	135
für 1 Wagenachswerst . . „	2,39	2,34	2,58	2,39
Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Roheinnahmen . . . %	62,00	60,00	60,00	57,00
Ueberschuss:				
im ganzen . . R.	44 766 189	82 403 630	84 801 120	70 733 768
für die Werst Bahnlänge . „	3 594	4 885	5 444	5 232

Die Ausgaben weisen für die 4 Hauptabschnitte des Budgets folgende Einzelbeträge auf, nämlich für die:

	Staatsbahnverwaltung		Privatbahnverwaltung	
	1893	1894	1893	1894
Centralverwaltung und örtliche Betriebsverwaltung . . . . R.	7 489 298	13 224 353	17 862 046	13 436 747
auf 1 Werst . „	601	782	1 148	994
in Prozenten der Gesammtausgabe	11,16	11,76	15,12	15,52
Bahnunterhaltung und Bewachung . . . R.	18 865 484	29 639 546	32 227 863	22 458 177
auf 1 Werst . „	1 517	1 753	2 070	1 661
in Prozenten der Gesammtausgabe	28,16	26,36	27,27	25,95
Zugförderungs- und Betriebsmitteldienst . . . . . R.	27 353 163	46 864 440	45 173 330	32 759 035
auf 1 Werst . „	2 200	2 771	2 902	2 424
in Prozenten der Gesammtausgabe	40,83	41,69	38,23	37,84
Verkehrs- und Telegraphendienst . . R.	13 295 719	22 698 739	22 902 368	17 910 745
auf 1 Werst . „	1 069	1 342	1 471	1 325
in Prozenten der Gesammtausgabe	19,85	20,19	19,38	20,69

Es verdient besonders darauf aufmerksam gemacht zu werden, dass die Einnahmen für die Werst Bahnlänge im Jahre 1894 bei den Staatseisenbahnen zum ersten Male grösser sind, als bei den Privatbahnen, was offenbar eine Folge der Verstaatlichung auch gut frequentirter Bahnen mit reichen Einnahmen (Petersburg-Moskau, Moskau-Kursk usw.) ist.

Die Unfallstatistik ergibt das Folgende:

	1885		1893		1894	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
Reisende wurden bei Bewegung der Züge . .	31	72	37	137	43	149
davon						
bei Entgleisungen . .	2	13	—	8	1	12
„ Zusammenstössen.			—	16		
„ anderer Veranlassung	19	59	37	113	42	137
ohne eigenes Verschulden	3	15	1	27	1	16
infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit	28	57	36	110	42	133
Es wurden:						
von 1 000 000 beförderten Reisenden .	0,83	1,92	0,72	2,66	0,77	2,68
auf 1 000 000 Personenwerst	0,008	0,019	0,007	0,025	0,007	0,026
„ 1 000 000 Zugwerst	0,30	0,70	0,26	0,97	0,27	0,93
Eisenbahnbeamte und Arbeiter wurden. . . .	164	342	236	566	240	725
davon						
bei Entgleisungen . .	4	14	4	23	8	34
„ Zusammenstössen.	4	15	3	41	7	54
beim Rangiren . . .	44	138	43	168	60	235
bei anderer Veranlassung	112	175	186	334	165	402
ohne eigenes Verschulden	13	54	18	89	20	129
infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit	151	288	218	477	220	596
Auf 1 000 000 Zugwerst kommen verunglückte Eisenbahnbeamte und Arbeiter	1,59	3,32	1,66	3,98	1,49	4,53

	1885		1893		1894	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
Auf 1 000 000 Lokomotivwerst kommen verunglückte Eisenbahnbeamte und Arbeiter	1,26	2,63	1,31	3,13	1,17	3,55
Unter den verunglückten Bediensteten befanden sich:						
Lokomotivführer, Gehilfen derselben und Heizer	10	25	11	56	18	82
Oberschaffner und Schaffner	24	55	31	120	32	166
Weichensteller	10	31	20	60	19	76
beim Rangiren beschäftigte Personen (Zugsteller und Wagenschieber)	10	31	24	76	16	75
Bahnwärter	55	44	63	33	58	43
sonstige Bedienstete	55	153	87	221	97	283
Privatpersonen wurden	226	169	422	430	423	454
davon						
ohne eigenes Verschulden	10	9	7	16	12	29
durch eigene Schuld oder Unvorsichtigkeit	216	160	415	414	411	425
Auf 1 000 000 Zugwerst kommen verunglückte sonstige Personen	2,19	1,64	2,98	3,02	2,64	2,83
Unter den verunglückten sonstigen Personen befanden sich Selbstmörder und solche, die Selbstmord versuchten	73	9	92	29	100	13

Das Anwachsen der Unglücksfälle und namentlich der Verletzungen ist sehr bedeutend. Diese Beobachtung würde bei jedem anderen Thema Veranlassung zu einer Vergleichung geben, um aus dieser ein Urtheil über die Russischen Verhältnisse zu gewinnen. Bei einer Unfallstatistik ist aber ein Vergleich nicht recht rathsam, so lange es nicht bekannt ist, wie die Zahlen, die einander gegenüber gestellt werden sollen, gefunden worden sind. Da das für die Russischen Ziffern nicht bekannt ist, auch dem Urtheil der untergeordneten Organe der Betriebsleitung in der Beurtheilung der einzelnen Fälle ein sehr weiter Spielraum naturgemäss gelassen ist, so muss auf diesen Vergleich verzichtet werden.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecken Obervellmar-Wolfhagen (25,47 km) und Leinefelde-Duderstadt (19,30 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Cassel, welche am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten; ferner ist die 16,31 km lange Strecke Altötting-Burghausen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 10. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Der **Entwurf eines II. Nachtrages zu dem Verzeichnisse der einfachen (normalen) Fahrpreise usw.** ist sämmtlichen an dem Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen betheiligten Vereinsverwaltungen zur Prüfung zugegangen. Das Ergebniss derselben ist der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins bis spätestens den 20. September d. J. mitzutheilen.

Arithmetisches und alphabetisches Fahrschein-Verzeichniss. Zu dem arithmetischen und alphabetischen Fahrschein-Verzeichnisse ist sämmtlichen am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen der Entwurf je eines II. Nachtrages zur Prüfung zugegangen. Das Ergebniss der Durchsicht ist bis spätestens den 20. September d. J. der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins mitzutheilen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2962 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung des Fahrgelderstattungs-Uebereinkommens usw. (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 3082 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Art. 23 und 24 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 3091 vom 12. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Entwurf eines II. Nachtrages zu dem arithmetischen und alphabetischen Fahrschein-Verzeichnisse (abgesandt am 16. d. Mts.)

Nr. 3104 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 3131 vom 12. d. Mts. an sämmtliche an dem Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen betheiligten Vereinsverwaltungen, betreffend den Entwurf eines II. Nachtrages zu dem Verzeichnisse der einfachen (normalen) Fahrpreise usw. (abgesandt am 16. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. September d. J. wird der 7. Nachtrag zu den vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande ausgegebenen „Allgemeinen Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgut“ zur Ausgabe gelangen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Verhandlung über den Gesetzentwurf, betreffend die Ungarische Eisenbahn-Investitionsanleihe, im Abgeordnetenhause.

Der Referent des Gesetzentwurfes, Abg. Ludwig Tolnay, verweist auf den eingehenden Motivenbericht, mit welchem der Handelsminister diesen Gesetzentwurf vorgelegt hat, und über welchen in den Nr 51 und 53 S. 473 bezw. 495 d. Ztg. berichtet wurde. — In Hinblick auf diesen Umstand beschränkt er sich auf eine knappe Darstellung der Entwickelung des Netzes der Ungarischen Staatsbahnen, der Bedeutung derselben im wirthschaftlichen Leben des Landes, und der stetigen Zunahme des Verkehres auf diesen Bahnen Mit diesen grossen Fortschritten hat der Zustand der Staatsbahnen sich nicht in gleichem Maasse entwickelt. Unter den ungünstigen finanziellen Verhältnissen wurden grössere Investitionen und Ausrüstungen nicht vorgenommen. Die Erweiterung der Stationen, die Legung der Geleise hat sich im Rahmen der unabweislichen Nothwendigkeit gehalten; die Anschaffung von Verkehrsmitteln war auf den Tagesbedarf beschränkt. So kommt es, dass seit Jahren 4 000 Wagen fix, 3 000 auf kürzere Frist gemiethet werden. Die Werkstätten genügen nicht für die Reparatur der vorhandenen Verkehrsmittel. Diese Uebelstände müssen sanirt werden, und darum muss jedermann es billigen, dass der Minister die Staatsbahnen in einen Zustand bringen will, wie die Anforderungen des Verkehres es erheischen. Er empfiehlt daher im Namen des Kommunikations- und des Finanzausschusses die Vorlage zur Annahme.

Franz Kossuth tritt für die Ablehnung der Vorlage ein, weil sie auf einem ganz unrichtigen Prinzipe beruht. Wenn man die Eisenbahneinnahmen als Reinertrag im Budget des Landes ausweist, so muss man auch die aus dem Verkehr erwachsenden Ausgaben, zum Beispiel Reparatur und Beschaffung der Wagen, im Budget ausweisen. Wenn dies nicht der Fall ist, werden die Eisenbahnen im Budget freilich ein scheinbar grosses Erträgniss aufweisen. Dies ist jedoch dann eine Selbsttäuschung, welche die Finanzverwaltung nur zu neuen Ausgaben verleitet. Nicht seines meritorischen Inhaltes wegen, sondern bloss wegen des falschen Prinzips der Kostendeckung kann Redner die Vorlage nicht annehmen.

Nikolaus Konkoly-Thege begrüsst die Vorlage mit Freuden, bedauert jedoch, dass die Regierung nicht auch für die Schifffahrt in dieser Weise sorgt. Redner glaubt, dass die in die Vorlage aufgenommene Summe nur für kürzere Zeit genügen werde. Wir müssen trachten, den ganzen Maschinenbedarf selbst decken zu können. Was die Lokomotiven betrifft, bemängelt er, dass diese so verschiedenartiger Konstruktion sind. Bei den neu zu beschaffenden 370 Lokomotiven sollte man gewisse, am besten befundene Typen annehmen, damit die eventuell beschädigten Bestandtheile sofort ausgetauscht werden können. Was die Wagen betrifft, so hält er die Pulmanwagen für die besten. Die Schlafwagen sollte der Staat in eigene Regie nehmen. Auch mit den Restaurantwagen könnte der Staat einen Versuch machen, sie in eigene Regie zu übernehmen. Redner wünscht ferner den Ausbau eines zweiten Geleises auf der Linie Budapest-Marchegg; die Kelenföld-Raaber Linie sollte bis Bruck a/L. ausgebaut werden.

Josef J a g i c s erkennt die Nothwendigkeit der vorgeschlagenen Investitionen an, doch theilt er die Ansicht Kossuth's, dass man die Investitionen in früheren Jahren und — wenigstens zum Theil — aus den Einkünften der Staatsbahnen hätte vornehmen sollen. Man hat Ueberschüsse im Budget ausgewiesen und die nothwendigen Anschaffungen unterlassen.

Handelsminister Baron D a n i e l: Vor allem gebe ich meiner Freude darüber Ausdruck, dass die Herren Abgeordneten die Nothwendigkeit jener Investitionen anerkannt haben, für deren Deckung die Vorlage sorgen will. Wenn einzelne Redner die Vorlage ablehnten, so thaten sie es nur deshalb, weil sie die Modalität nicht ganz billigen, wie diese Investitionen bewerkstelligt werden. So hat z. B der Herr Abgeordnete Franz Kossuth bemängelt, dass solche Investitionen, welche sich Jahr für Jahr ständig ergeben, nicht aus den Einkünften der Staatsbahnen bewerkstelligt wurden, sondern zu diesem Zwecke ein Anlehen aufgenommen wird. Da muss ich zunächst darauf hinweisen, dass es im Ausgangspunkte eine gewisse Differenz zwischen uns gibt. Ich will nicht in Abrede stellen, dass gewisse Ersatzanschaffungen, welche nicht nur Ausrüstungen sind, sondern zum Ersatz für ausgemusterte Verkehrsmittel dienen, aus den Einkünften der Staatsbahnen gedeckt werden müssen. Ganz anders verhält sich die Sache, wenn die Anschaffungen nicht die Aufrechthaltung des status quo bezwecken, sondern auf die Mehrung, Erweiterung des Bestandes der Staatsbahnen gerichtet sind. Die Staatsbahnen, wie sie heute bestehen, repräsentiren ja ein gewisses Kapital und dem investirten Kapital entspricht der heutige Bestand der Staatsbahnen. Wenn wir diesen Bestand vermehren, indem wir einzelne Linien mit einem zweiten Geleise versehen, die Stationen vergrössern, mehr Betriebsmittel einstellen, neue Werkstätten errichten und wenn wir zu allen diesen Anschaffungen und Ausrüstungen die Einkünfte der Staatsbahnen verwenden wollen, dann wird sich herausstellen, dass der Bestand der Staatsbahnen ein viel grösseres Kapital repräsentirt, als die Bücher ausweisen, mit einem Worte: Der thatsächliche Werth der Staatsbahnen wird in Widerspruch stehen mit dem buchmässigen Werthe, was mit der Theorie des Staatshaushaltes unvereinbar ist. Die Vorlage geht von dem Grundsatze aus, dass alles, was zur Aufrechthaltung des status quo nothwendig ist, stets aus den Einkünften der Staatsbahnen gedeckt werden kann; für all das jedoch, was zur Mehrung des vorhandenen Bestandes dient, wären die Einkünfte nicht ausreichend und es wäre auch nicht zweckmässig, dieselben hierfür zu verwenden, sondern es müssen die erforderlichen Summen anderswo beschafft werden.

Wenn das geehrte Haus sich auf den Standpunkt stellen wollte, dass die Einkünfte der Staatsbahnen für diese Investitionen verwendet werden können, so könnte ich mich dessen am meisten freuen, denn die Einkünfte der Staatsbahnen repräsentiren eine viel grössere Summe, als jene ist, welche ich hier anspreche. Allein, die Staatsbahnen sind nicht blos eine Verkehrsinstitution, sondern sie repräsentiren auch einen gewissen finanziellen Werth und der Staatshaushalt ist auf die Einkünfte derselben unbedingt angewiesen. Die Einkünfte, welche die Staatsbahnen liefern, dürfen demnach nicht für andere Zwecke benutzt werden, als für jene, welche das Budgetgesetz feststellt. Der Herr Abgeordnete Jagics hat bemerkt, die Vorlage zeige, wie unreell unsere Finanzpolitik gewesen und dass die Einkünfte zum Theil für Investitionen hätten verwendet werden sollen. Diese Auffassung deckt sich zum Theil mit derjenigen des Herrn Abgeordneten Kossuth, auf welche ich bereits geantwortet habe. Der Vorwurf der Irrealität unserer Finanzpolitik in der Vergangenheit ist nicht ganz motivirt: denn wenn der Herr Abgeordnete jene Momente mit Aufmerksamkeit verfolgt hätte, welche gerade in betreff der Staatsbahnen aufgetaucht sind, die Vorlagen, welche die früheren Regierungen in dieser Hinsicht gemacht haben, hätte er sich überzeugen können, dass jene Regierungen sich dessen wohl bewusst waren, dass im Verkehr der Staatsbahnen Investitionen gemacht werden müssen und dass sie zu diesem Zwecke dem geehrten Hause fortwährend Vorlagen machten; er hätte auch sehen können, dass die Einkünfte der Staatsbahnen in dem Maasse, wie die Gesetzgebung dies feststellte, fortwährend zu Anschaffungen verwendet wurden. Wenn mit allen diesen Anschaffungen der gesammte Bedarf dennoch nicht gedeckt werden konnte, so ist dies dem Umstande zuzuschreiben, dass der Verkehr, die wirthschaftliche Entwickelung des Landes in den letzten Jahren so rapide Fortschritte gemacht hat, dass mit normalen Mitteln und in der Weise, wie die früheren Regierungen vorgegangen sind, diese Bedürfnisse nicht vollständig gedeckt werden konnten, und wir genöthigt sind, in der hier vorgeschlagenen radikalen Weise zu verfügen. Ich danke dem Herrn Abgeordneten Konkoly-Thege für seine Rathschläge; ich werde dieselben in Erwägung ziehen und insofern sie sich bei Bewerkstelligung der Anschaffungen als geeignet erweisen, davon auch Gebrauch machen. Nach all dem empfehle ich die Vorlage dem geehrten Hause zur Annahme.

Der Gesetzentwurf wird hierauf sowohl im allgemeinen als speziellen angenommen.

Einnahmen der Ungarischen Bahnen im I. Halbjahr 1897.

Das Amtsorgan des Königlich Ungarischen Handelsministeriums veröffentlicht in einer Zusammenstellung die Einnahmen der Ungarischen Bahnen im I. Halbjahr 1897 im Vergleiche mit jenen im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

Dieser Zusammenstellung gemäss ergibt sich folgendes:

Benennung der Bahn	Einnahmen im I. Halbjahr 1897 fl.	Einnahmen im I. Halbjahr 1896 fl.	daher Zuwachs + Abgang — fl.
Königl. Ung. Staatsbahnen . .	41 937 311	41 845 327	+ 91 984
Fünfkirchen-Barcser Bahn . .	227 500	228 099	— 599
Kaschau-Oderberger Bahn . .	2 356 735	2 141 518	+ 215 217
Mohács-Fünfkirchener Bahn .	293 158	289 824	+ 3 334
Südbahn (Ungar. Netz) . . .	3 718 198	3 670 887	+ 47 311
Raab - Oedenburg - Ebenfurther Bahn	396 437	386 041	+ 10 396
Zusammen (Hauptbahnen)	48 929 339	48 561 696	+ 367 643
Lokalbahnen	6 060 763	5 607 924	+ 452 839
Summe . .	54 990 102	54 169 620	+ 820 482

Es muss hierbei bemerkt werden, dass die durchschnittliche Betriebslänge im I. Halbjahr 1897 bei den Hauptbahnen eine Vermehrung um 34,9 km, bei den Lokalbahnen eine solche um 946,5 km erfahren hat, gegenüber jener im I. Halbjahr 1895.

Bildung von Aktiengesellschaften für neue Lokalbahnen.

Dem Realitätenbesitzer Karl B e r g e r in Schwerlberg und Genossen als Konzessionären der Lokalbahn Mauthausen-Grein ist die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „L o k a l b a h n M a u t h a u s e n - G r e i n" mit dem Sitze in Wien ertheilt und sind deren Statuten genehmigt worden.

Ferner ist dem Bürgermeister der Stadt Teltsch, Wenzel P o v o l n y und Genossen als Konzessionären der Lokalbahn Wolframs-Teltsch die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „L o k a l b a h n W o l f r a m s - T e l t s c h" mit dem Sitze in Wien ertheilt worden. Die gleichzeitig zur Vorlage gebrachten Statuten wurden genehmigt.

Eröffnung der Lokalbahn Borki wielkie-Grzymalów.

Am 12. d. Mts. wurde diese Lokalbahn in Anwesenheit des Eisenbahnministers F.-M.-L. R. v. G u t t e n b e r g für den Gesammtverkehr eröffnet. Der Eisenbahnminister wurde vom Landmarschall Grafen Stanislaus B a d e n i, den Repräsentanten der Behörden sowie von Deputationen der an der Bahnstrecke gelegenen Gemeinden feierlich begrüsst. In Erwiderung auf die Ansprache des Präsidenten der neuen Lokalbahn Grafen Felix K o z i e b r o d s k i, welcher dem Minister den Dank für die Hilfe bei dem Zustandebringen der Bahn aussprach, sagte der Eisenbahnminister, es erfülle ihn mit Freude, dass Galizien eine neue Bahn erhalten habe, und er betrachte es für seine Pflicht, die ökonomische Wohlfahrt des Landes zu fördern.

Die Lokalbahn zweigt in der Station Borki wielkie von der K. K. Staatsbahnlinie Krakau - Lemberg - Podwoloczyska ab und hat folgende für den Gesammtverkehr (mit Ausnahme der Verladung von Viehtransporten und explosiven Gegenständen) geeignete Stationen: K o l o d z i e j ó r k a, S k a l a t und G r z y m a l ó w.

Unterstellt ist die Strecke der K. K. Staatsbahndirektion Stanislau.

Der Fahrpark der Wiener Stadtbahn.

In der Sitzung des Wiener Stadtrathes vom 12. d. Mts. wurde ein Bericht über den Fahrpark der Stadtbahn erstattet. Das Eisenbahnministerium hat nämlich der Gemeinde den Stand und die Kosten der für die erste Bauperiode in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel mitgetheilt. Die Mittheilung war deshalb nothwendig, weil gegenüber dem ursprünglichen Plane eine Vermehrung des Fahrparkes beschlossen worden war, welche der Zustimmung der Gemeindebehörde bedurfte. Der Fahrpark für die in der ersten Bauperiode auszuführenden Stadtbahnlinien umfasst 52 Lokomotiven, 48 Personenwagen II. und 264 Wagen III. Klasse mit einem Kostenaufwande von 3,9 Millionen Gulden. Alle diese Lokomotiven und Personenwagen sind bereits bei den verschiedenen Oesterreichischen Fabriken bestellt. Zum Theile sind die Fahrbetriebsmittel schon vollendet und abgeliefert, der Rest wurde auf die nächsten 2 Jahre vertheilt. Die bereits abgelieferten Lokomotiven und Wagen wurden an die Staatsbahnen gegen ein vereinbartes Entgelt vermiethet. Mit der Eröffnung der Wiener Stadtbahn werden diese Lokomotiven und Wagen selbstverständlich ausschliesslich für den Verkehr der Stadtbahn

dienen. Neubestellungen an Fahrbetriebsmitteln für die Stadtbahn sind nicht in Aussicht genommen.

Alvincz-Nagyszeben-Rothenthurm Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Die Generalversammlung genannter Gesellschaft fand am 19. Juni d. J. statt. Dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass die Linien der Hermannstadt-Rothenthurm Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft, und zwar Alvincz-Nagyszeben und Oltbrücke-Rothenthurm, mit der derselben Gesellschaft konzessionirten Linie Nagyszeben-Talmács-Felek vereinigt wurden; demzufolge hat die Gesellschaft die in der Konzessionsurkunde bedingte Firmenänderung vorgenommen und die oben bezeichnete Firma konstituirt. Die Direktion hat im abgelaufenen Jahre die Geschäftsführung auf den im Verkehre befindlichen, als auch auf den im Bau begriffenen Linien besorgt und ihr Hauptaugenmerk darauf gerichtet, dass der Ausbau der neuen Linien zu dem in der Konzessionsurkunde festgestellten Termine gesichert sei. Die Bauarbeiten sind in einem so weit vorgeschrittenen Zustande, dass die Eröffnung der neuen Linien mit Zuversicht im Oktober d. J. erwartet werden kann. Mit Bedauern wird hervorgehoben, dass der Ausbau der Linien auf Rumänischer Seite nicht erfolgte, wodurch die Entwickelung des Verkehres auf den gesellschaftlichen Linien behindert sein wird. Die alten Linien haben im Jahre 1896 ein Reinerträgniss von 27 742,16 fl. geliefert, somit zeigt sich dem Vorjahre gegenüber (29 778,28) fl., eine Verringerung um 2 036,12 fl. = 7,3 %. Es wird beantragt 140 fl. dem Reservefonds zuzuweisen, 22 602,16 fl. zur Einlösung des Kupons der 4 139 Prioritätsaktien zu verwenden und 5 000 fl. als Aktientilgungs-Reserve zu deponiren. Die Anträge wurden angenommen.

Kisujszállás-Dévaványa-Gyomaer Lokalbahn.

Wie aus dem über den Verkehr im Jahre 1896 verfassten Geschäftsbericht zu entnehmen ist, kann das Ergebniss sowohl vom finanziellen als vom Betriebsstandpunkte als ein günstiges bezeichnet werden.

Der Personenverkehr ergab eine Einnahme von 25 217,25 (24 724,61) fl. im Jahre 1895. Es wurden 116 040 (113 058) Personen befördert und von diesen 1 771,917 (1 784,496) Personenkm zurückgelegt.

Der Waarenverkehr zeigte eine Zunahme von 23 %. Es wurden nämlich 59 263 (48 155) t befördert. Die Zahl der Tonnenkilometer stieg von 1 310 215 im Jahre 1895 auf 1 688 002 im Berichtsjahre. Die Roheinnahme bezifferte sich mit 87 856,89 (72 350,41) fl. Der Reingewinn erreichte die Höhe von 49 541,92 Gulden. Es wird beantragt, den Kupon der umlaufenden 11 455 Prioritätsaktien mit je 4 fl. = 4 % einzulösen und hiezu 45 820 fl. zu verwenden und den Rest von 3 721,92 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Im Geschäftsbericht wird auch des Umstandes Erwähnung gethan, dass die Fusionirung mit den Békéser Komitats- und den Mátraer Lokaleisenbahnen angestrebt wurde, jedoch infolge eingetretener nothwendiger Verhandlung über tarifarische Fragen bis zum Jahresschlusse nicht erledigt werden konnten; es wird aber erhofft, im Laufe des Jahres 1897 von der bezüglich der Fusionirung ertheilten Ermächtigung Gebrauch zu machen.

Der Rückstand an Dividenden beträgt zusammen 10,75 fl., welcher dem Besitzer des nächsten Kupons zuzukommen hat.

Marosludas-Besztercze'er (Bisztritzer) Lokalbahn.

Obengenannte Aktiengesellschaft hielt am 30. Juni d. J. ihre diesjährige ordentliche Generalversammlung unter dem Vorsitze des Direktionspräsidenten ab. Der zur Verlesung gelangte Geschäftsbericht über das abgelaufene Jahr theilt mit, dass, obwohl der Personenverkehr eine Steigerung erfahren hat, dennoch in den Einnahmen ein kleiner Rückgang sich zeigt, welcher dem Umstande zuzuschreiben ist, dass die Gesellschaft die Hälfte der 18 % Transportsteuer zu tragen hatte.

Im Betriebsjahre 1896 (1895) gelangten 80 473 (74 902) Personen zur Beförderung, die 2 500 031 (2 182 078) Personenkm zurücklegten. Die aus dem Personenverkehr erzielte Roheinnahme betrug 29 292,04 (30 394,05) fl. Ungünstiger gestaltete sich der Güterverkehr; es wurden 28 915 (40 038) t befördert mit 1 277 466 (1 587 852) tkm. Die aus dem Güterverkehr erzielte Einnahme bezifferte sich auf 48 872 (68 377) fl., ergab somit eine Mindereinnahme von 19 505 fl. Das der Generalversammlung zur Verfügung stehende Reinerträgniss macht 26 367,15 fl. aus. Es wird beantragt, 25 233 fl. zur Einlösung des Kupons von 8 411 Prioritätsaktien zu je 3 fl. = 1,5 % zu verwenden und die restlichen 1 134,15 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Anträge der Direktion wurden angenommen.

Das Aktienkapital beträgt 2 664 600 fl., der Reservefonds 305 570,72 fl.

Pápa-Csornaer Lokaleisenbahn.

Der Betriebsüberschuss dieser am 1. August 1896 eröffneten Bahn beträgt 6 910,57 fl. und ergibt eine 1,97 % Verzinsung des Prioritätsaktienkapitals. Es wird beantragt, den ganzen Betriebsüberschuss auf die Rechnung des neuen Betriebsjahres zu übertragen.

Das Aktienkapital beträgt 1 479,600 fl., der Reservefonds 16 000 fl.

Somogy-Szobb-Barcser Lokalbahn.

Der Geschäftsbericht über das abgelaufene Jahr theilt mit, dass der Betriebsüberschuss sich auf 30 893,79 fl. stellt und sonach gegenüber dem vorjährigen Betriebsüberschusse, welcher 28 613,46 fl. ausmachte, eine Steigerung um 2 280,33 fl. oder 7,3 % aufweist. Dieses Ergebniss ist auf die günstigere Gestaltung der Transporteinnahmen, welche im Geschäftsjahre 1896 um 5 892 fl. grösser waren als im Jahre 1895, zurückzuführen. Es wird beantragt, von dem 30 893,79 fl. betragenden Reingewinne 30 604,60 fl. zur Einlösung von 11 771 Prioritätsaktien-Kupons zu je 2,60 fl. zu verwenden, 250 fl. dem Reservefonds zuzuweisen und den Rest von 39,19 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Transporteinnahmen erreichten die Höhe von 71 828,85 fl., verschiedene andere Einnahmen betrugen 5 591,89 fl., die Gesammtausgaben beliefen sich auf 42 338,32 fl., es würde sonach ein Betriebsüberschuss von 35 082,42 fl. sich ergeben, welcher jedoch unter Berücksichtigung der Posten des Gewinn- und Verlustkontos sich auf den Betrag von 30 893.79 fl. vermindert.

Das Aktienkapital beträgt 1 641 700 fl., der Reservefonds 8 602,50 fl.

Steinamanger-Pinkafelder Lokalbahn.

Der Geschäftsbericht über das abgelaufene Jahr theilt mit, dass der Frachtenverkehr eine mässige Steigerung erfuhr, während der Personenverkehr eine kleine Verminderung erlitt. Die Betriebseinnahmen haben infolge dessen eine Verringerung um 2 675 03 fl. erfahren. Das gesammte Betriebsergebniss hat sich jedoch dem Vorjahre gegenüber um 2 272,43 fl. günstiger gestaltet, was auf den Umstand zurückzuführen ist, dass im Vorjahre ziemlich bedeutende Schneeräumungskosten erwuchsen, während im Berichtsjahr diesbezüglich keinerlei Kosten aufgelaufen sind. Das Reinerträgniss beläuft sich auf 77 443,96 fl. und ist um 1 664,75 fl. ungünstiger als im Vorjahre, was daher rührt, dass im Vorjahre ein Uebertrag von 5 322,69 fl. figurirte, im Jahre 1896 jedoch nur 260.79 fl. übertragen wurden.

Es wird beantragt, 1 700 fl. zur Ausloosung von 17 Prioritätsaktien auszuscheiden, 43 525 fl. zur Einlösung von 8 705 Prioritätsaktien-Kupons und 18 797 fl. zur Einlösung von 3 759 Stammaktien-Kupons zu verwenden, 800 fl. zum Rückersatz an den Reservefonds, aus welchem die Kosten zur Behebung einer Erdrutschung entnommen wurden, zu bestimmen, 1 260 fl. zur Dotirung des Reservefonds zu verwenden, 2 520 fl. der Direktion und dem Aufsichtsrathe zu votiren, ferner an 8 705 Prioritäts-3 759 Stammaktien und 95 Genussscheine je 65 kr. Superdividende zu bezahlen und hierzu 8 163,35 fl. zu verwenden, weiter 300,72 fl. der Provinzsparkasse zu votiren, welche die Einlösung der Kupons besorgt, und die restlichen 379,89 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Befördert wurden 196 936 Personen (201 185 im Jahre 1895) und 49 808 (53 874) t Güter, aus deren Beförderung 68 490.96 (70 700,55) fl. bezw. 96 027,41 (96 493.05) fl. erzielt wurden.

Das Aktienkapital beträgt 1 317 020 fl., der Reservefonds 74 817,37 fl.

Steinamanger-Rumer Lokalbahn.

Wie dem Geschäftsberichte über das abgelaufene Betriebsjahr zu entnehmen ist, hat der Verkehr auf den Linien der Gesellschaft einen erfreulichen Aufschwung genommen. Die Anzahl der beförderten Frachttonnen, welche im Jahre 1895 sich auf 8 798 belief, ist auf 12 773 gestiegen. Die Hagelschläge im Jahre 1896 haben veranlasst, dass die Getreidetransporte nur die Höhe des Vorjahres erreichten; die Bauholz- und Kohlentransporte haben gegen das Vorjahr abgenommen, hingegen haben die Rübentransporte den Ausfall vollständig wettgemacht. Die an die Erhöhung der Personentarife geknüpfte Erwartung ist in Erfüllung gegangen, denn trotz der am 1. Juli 1896 ins Leben getretenen Erhöhung, welche eine Minderbeförderung von 5 212 Reisenden zur Folge hatte, sind die Einnahmen aus der Personenbeförderung gestiegen.

Das Ergebniss des abgelaufenen Jahres im Vergleich zu jenem des Vorjahres ist folgendes:

	im Jahre 1895	im Jahre 1896
Uebertrag	1 169 fl.	305 fl.
Einnahmen . . .	27 677 „	29 330 „
zusammen	28 846 fl.	29 635 fl.
Betriebsausgaben .	16 598 „	17 277 „
Betriebskoeffizient	60 %	58,9 %
Betriebsüberschuss	12 238 fl.	12 358 fl.

Es wird beantragt, von dem Betriebsüberschuss 123 fl. dem Reservefonds zu überweisen, 1 400 fl. zur Ausloosung von Prioritätsaktien, 10 727,20 fl. zur Einlösung von 4 664 Prioritätsaktienkupons (à 2,30 fl.) zu verwenden und schliesslich 105,86 fl.

auf das neue Betriebsjahr zu übertragen. Das Aktienkapital beträgt 669 600 fl., der Reservefonds 10 097 fl. Die Zahl der beförderten Personen betrug 99 000 (104 242 im Jahre 1895), die Einnahmen aus dem Personentransporte 16 035,03 (15 871,35) fl., die durchschnittliche Einnahme auf die Person 16 (15) kr., die Einnahme für jede beförderte Frachttonne 77 (124) kr.

Temesvár-Buziáser Lokalbahn.

Da die Linien der Gesellschaft am 16. November 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden und das Betriebsjahr mit dem 31. Dezember statutengemäss endet, so bezieht sich der von der Direktion aufgestellte Rechnungsabschluss auf die Betriebszeit vom 18. November bis 31. Dezember 1896. Es ergibt sich nach Berücksichtigung der Posten des Gewinn- und Verlustkontos ein Betriebsüberschuss von 3 098,04 Kr., welcher, auf ein ganzes Jahr umgerechnet, eine 1,26 % Verzinsung des Prioritätsaktien-Kapitals ergeben würde. Es wird beantragt, den ganzen Betriebsüberschuss auf das Betriebsjahr 1897 zu übertragen. Das Aktienkapital beträgt 2 920 000 Kr., der Reservefonds 40 000 Kr. und der Spezial-Reservefonds 184 000 Kr.

Temesvár-Nagy-Szent Mikloser Lokalbahn.

Der Geschäftsbericht über das abgelaufene Jahr theilt mit, dass der Personenverkehr sich in befriedigender Weise entwickelte; die Anzahl der Reisenden belief sich auf 155 334, die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer auf 3 696 070, die Roheinnahme aus dem Personenverkehre auf 47 029,31 fl. Minder günstig gestaltete sich der Güterverkehr; es wurden befördert 26 312 t, die 789 030 tkm zurücklegten. Die Roheinnahme bezifferte sich auf 34 758,47 fl. und war sonach um 12 270,84 fl. geringer als die Einnahme aus dem Personenverkehre. Es wird auch im Geschäftsberichte des Umstandes Erwähnung gethan, dass die Direktion bezüglich des Ausbaues der gesellschaftlichen Linien bis Hódmezö-Vásárhely die nöthigen Schritte eingeleitet und der Königlich Ungarische Handelsminister die administrative Begehung bereits angeordnet hat.

Bezüglich des 72 425,14 Kr. ausmachenden Reingewinnes wird beantragt, 362,12 Kr. dem Reservefonds zuzuweisen und den Kupon der 19 933 Prioritätsaktien mit je 3,60 Kr. oder 1,8 % einzulösen und hierzu 71 758,80 Kr. zu verwenden, den Rest von 304,22 Kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Der rückständige Dividendenanspruch beträgt aus den Jahren 1895 und 1896 zusammen 8 Kr. Ein Vergleich mit den Ergebnissen des Vorjahres wurde aus dem Grunde unterlassen, weil aus dem Jahre 1895 nur die Resultate dreier Monate zur Verfügung stehen.

Aus den Niederlanden.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Das von der Gesellschaft betriebene Netz umfasste Ende 1896 (wie im Vorjahre) 1 243 km Eisenbahnen und 35 km Trambahnen. Von den ersteren entfallen 230,8 km auf die eigenen Linien der Gesellschaft, 358,29 km auf gepachtete Staatsbahnen, 205,55 km auf mitbetriebene Staatsbahnen, 410,77 km auf gepachtete Privatbahnen und 37,58 km auf mitbetriebene Privatbahnen. Das Netz der Trambahnen vertheilt sich auf die Dampftrambahnen von Lichtenvoorde nach Groenlo (4 km), von Leiden nach Katwyk (8,6 km), von Bussum nach Huizen (6 km), von Noordwyk nach Rynsburg (8 km) und vom Haag nach Scheveningen (9 km).

Auf sämmtlichen Haupt- und Nebenbahnen (einschliesslich der Dampftrambahn Haag-Scheveningen) wurden in 1896 befördert 12 466 944 Personen (gegen 12 191 854 Personen in 1895), davon 11 708 692 Personen = 93,92 % im Binnenverkehr und 758 252 Personen = 6,08 % im direkten und Durchgangsverhehr; ferner 11 681 (11 068) t Gepäck, 27 840 (28 362) t Expressgut, 55 661 (56 174) t Eilgut, 2 439 870 (2 496 416) t Frachtgut, 7 794 (6 815) Wagenladungen und 131 768 (113 851) Stück Vieh.

Die Gesammteinnahmen betrugen 13 876 529 (13 687 055) fl., und zwar entstammen davon 7 606 463 (7 466 623) fl. dem Personenverkehr, 143 631 (136 967) fl. dem Gepäckverkehr, 5 366 583 (5 350 149) fl. dem Güterverkehr, 238 440 (216 094) fl. dem Viehverkehr und 521 412 (517 222) fl. verschiedenen anderen Quellen. Die Betriebskosten bezifferten sich auf 8 575 904 (8 392 806) fl., von denen auf den allgemeinen Dienst 738 368 (729 714) fl., den Bahndienst 1 577 595 (1 528 153) fl., die Maschinen- und Wagenverwaltung 3 106 278 (2 794 761) fl., den Fahrdienst und die Transportverwaltung 2 516 907 (2 783 418) fl. und den gemeinschaftlichen Stations- und Streckendienst 316 366 (377 201) fl. entfielen. Es verblieb daher ein Ueberschuss von 5 274 464 (5 294 249) fl., aus dem noch für Verzinsung der Anleihen 1 545 725 (1 515 577) fl., für Wagenmiethe und Wagenreparaturen 195 843 (288 544) fl., für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 1 817 303 (1 772 093) fl., an Zuschuss zu den Erneuerungsrechnungen der Königlich Niederländischen Lokalbahnen und der Haarlem-Zandvoort-Eisenbahn 34 156 (34 156) fl., für Abschreibungen 484 072 (400 925) fl., für Patentsteuer 23 906 (22 500) fl., für Zuschüsse zu den verschiedenen Ruhegehalts- und Unterstützungskassen 105 051 (349 128) fl., für sonstige Ausgaben 26 797 (7 818) fl. bestritten und 190 000 (154 594) fl. der Reserverechnung überwiesen wurden. Der Reingewinn für das Jahr 1896 bezifferte sich auf 1 014 445 fl., wovon dem Staat 57 222 fl. überwiesen und den Aktionären eine Dividende von 4,5 % entrichtet wurde.

Auf den Lokalbahnen wurden in 1896 befördert: 671 854 (640 313) Personen, 351 (322) t Gepäck, 1 619 (1 373) t Expressgüter, 2 735 (2 664) t Eilgut, 378 790 (446 494) t Frachtgut, 336 (316) Wagenladungen und 21 828 (14 797) Stück Vieh. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 183 434 (168 939) fl., aus dem Gepäckverkehr 2 466 (2 283) fl., aus dem Güterverkehr 321 368 (276 057) fl. und aus dem Viehverkehr 9 639 (8 172) fl.

Auf den von der Holländischen Eisenbahngesellschaft betriebenen Dampfstrassenbahnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

a) Lichtenvoorde-Groenlo. Verkehr: 17 259 (17 064) Personen, 424 (440) t Gepäck und 235 (225) Wagenladungen Güter. Einnahmen: 3 949 (3 911) fl. Betriebskosten: 7 979 (7 062) fl.

b) Leiden-Katwyk. Verkehr: 366 624 (370 599) Personen, 1 743 (2 016) t Stückgut und 135 (450) Wagenladungen Güter. Einnahmen: 58 108 (59 700) fl. Betriebskosten: 31 350 (34 688) fl.

c) Noordwyksche Dampftrambahn. Verkehr: 81 209 (80 388) Personen, 731 (884) t Stückgut und 63 (252) Wagenladungen Güter. Einnahmen: 11 955 (12 366) fl. Betriebskosten: 9 284 (11 729) fl.

d) Bussum-Huizen. Verkehr: 50 984 (51 708) Personen, 2 183 (1 910) t Stückgut und 80 (94) Wagenladungen Güter. Einnahmen: 13 134 (12 016) fl. Betriebskosten: 12 007 (14 915) fl.

Der Fahrpark des Gesammtnetzes bestand Ende 1896 aus 304 Lokomotiven für die Hauptbahnen und 33 für die Strassenbahnen, ferner aus 805 Personen-, 229 Gepäck- und 3 623 Lastwagen.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft.

Dem Geschäftsbericht dieser Gesellschaft für das Betriebsjahr 1896 entnehmen wir, dass die Roheinnahme in 1896 586 337 fl., gegen 540 682 fl. in 1895 betrug. Es ergab sich somit gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme von 45 655 fl. Hauptsächlich ist dies Ergebniss dem Englisch-Norddeutschen Mailzugverkehr zu verdanken, dessen Einnahmen sich von 94 274 fl. in 1895 auf 112 048 fl. in 1896 steigerten, ferner der Entwickelung des Verkehrs über Veghel-Hafen, wodurch die Einnahme aus dem Güterverkehr eine Erhöhung um etwa 25 000 fl. erfuhr. Die Gesellschaft gibt sich der Hoffnung hin, dass die Einnahmen aus dem Mailzugverkehr sich noch bedeutend steigern werden, und zwar infolge der in Uebereinstimmung mit der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen eingeführten Leitung des Englisch-Süddeutschen Personenverkehrs über Boxtel-Wesel-Oberhausen. Zugleich mit dieser Verkehrsverlegung wurde die Zeit der Ankunft in London — im Anschluss an den Tagesdampfer — von 9.05 auf 7.15 Abends verlegt. In umgekehrter Richtung wird — im Anschluss an den Nachtdampfer — in Dortmund der neue D-Zug Köln-Berlin erreicht, welcher statt 8.28 schon 7.00 Abends in Berlin eintrifft. Von nicht weniger Bedeutung ist die am 1. Mai d. J. eingeführte direkte Verbindung zwischen den London- und North Westernstationen Liverpool, Manchester und Birmingham, ferner die direkte Verbindung über Willesden-Junction und Herne-Hill mit Queenboró und umgekehrt im Anschluss an die Nachtdampfer der Dampfschifffahrt-Gesellschaft „Zeeland“.

Von den Einnahmen entfielen 272 518 (252 515) fl. auf den Personenverkehr und 313 819 (288 166) fl. auf den Güterverkehr. Die Betriebsausgaben betrugen 407 124 fl., gegen 388 180 fl. in 1895, und vertheilen sich wie folgt auf die einzelnen Verwaltungszweige: allgemeine Verwaltung 44 273 (42 460) fl., Bahndienst 73 709 (72 267) fl., kommerzieller und Fahrdienst 78 925 (76 234) fl., Maschinen- und Wagenverwaltung 126 160 (113 415) fl., Mitbenutzung von Bahnstrecken und Bahnhöfen 33 499 (33 289) fl., Gütertransport 30 457 (28 030) fl., Wagenmiethe 20 101 (22 484) fl.

Von dem 179 213 fl. betragenden Ueberschuss wurden 14 213 fl. dem Erneuerungsfonds überwiesen und die verbleibenden 165 000 fl. zur Verzinsung des Anlagekapitals verwendet.

Befördert wurden 439 791 (429 362) Personen und 279 293 (250 184) t Güter.

Kartenwerke.

Karte der Schweizer Alpen in 2 Blättern (westliches und östliches Blatt) im Maassstab von 1 : 250 000 gezeichnet von Hans Ravenstein.

Bekanntlich ist die Schweiz in vorzüglicher Weise und in den verschiedensten Maassstäben und Methoden kartographisch zur Darstellung gelangt. Es könnte daher für eine Deutsche Firma fast gewagt erscheinen, in Wettbewerb zu treten mit zahlreichen offiziellen und privaten, vortrefflichen Schweizerischen Veröffentlichungen, theilweise ähnlichen oder selbst gleichen Maassstabes. Vielfache Anregungen seitens hervorragender Alpinisten und Alpenforscher haben jedoch die geographische Anstalt von Ludwig Ravenstein in Frankfurt a/M. bestimmt, sich mit der Bearbeitung oben genannten Kartenwerkes zu befassen. Das Werk, zu dessen Herstellung ein Zeitraum von 5 Jahren erforderlich war, schliesst sich in Art der Ausführung und Ausstattung der s. Zt. mit grossem Beifall aufgenommenen, von Ludwig Ravenstein gezeichneten Karte der Ostalpen in 9 Blättern an.

Ravenstein's Verlag hat keine Opfer gescheut, eine Karte zu erzeugen, die eine genaueste Darstellung nach dem neuesten Stand des Schweizerischen Vermessungswesens verbürgt. Aufgezogen in Taschenformat wird dieselbe daher dem Touristen ein zuverlässiger Begleiter sein und in vielen Fällen die Mitnahme eines Ballastes von topographischen Einzelblättern ersparen, als Wandkarte aufgezogen aber für Hotels, Klublokale und Klubhütten ein erwünschter und zweckmässiger Wandschmuck sein.

Der Preis beträgt für jedes Blatt in Taschenformat aufgezogen 6 ℳ, unaufgezogen 5 ℳ; das ganze Werk als Wandkarte zwischen Stäben 15 ℳ. Sogenannte „stumme Abdrücke“ — unter Fortfall der schwarzen Platte (Schrift usw.) — ferner Abdrücke der Schrift und Gewässerplatte allein — unter Fortfall der Kurven und Töne — kosten unaufgezogen 5 ℳ pro Blatt.

Verschiedenes.

2. Internationale Konferenz des Hygiene- und Gesundheitsdienstes der Eisenbahnen und der Schiffahrt.

Die 2. Internationale Konferenz des Hygiene- und Sanitätsdienstes der Eisenbahnen und der Schifffahrt, unter dem Ehrenvorsitz des Königlich Belgischen Ministers des Ackerbaues und der öffentlichen Arbeiten, wird am 6. bis 8. September d. J. in Brüssel im Saale des „Palais des Académies“ stattfinden.

Hervorragende Persönlichkeiten werden daran theil nehmen; mehrere Regierungen und bedeutende Verwaltungen haben offizielle Delegirten dazu bezeichnet. Zahlreiche Fragen von professionellem und wissenschaftlichem Interesse werden der Konferenz unterbreitet.

Die Anmeldungen werden von dem Generalsekretär Dr. J. De Lantsheere, oculiste agréé des chemins de fer de l'Etat belge, rue de l'Association 56, zu Brüssel, entgegengenommen. Der Beitrag ist auf 5 Frcs. festgesetzt.

Die Beamten und offiziellen Aerzte der fremden Eisenbahnen, von ihrer Verwaltung mit Namen bezeichnet, können durch Vermittelung derselben Freikarten zur Fahrt auf den Belgischen Linien erhalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Im Nachtrag VIII zum Tarif-Theil II, Heft 2, gültig vom 1. September 1897, ist zu berichtigen:

Seite 5, Schnitt-Tafel B, bei Pilsen-Skodawerke der Frachtsatz von 8,52 auf **0,52** ℳ,
„ 9, Hannsdorf, Schnitt III von 1,53 auf **1,47** ℳ pro 100 kg.

Wien, am 17. August 1897. (1825)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. September d. J. wird die Theilstrecke Wolfhagen-Obervellmar (Cassel) der Strecke Volkmarsen-Obervellmar (Cassel) mit den Stationen bezw. Haltestellen Altenhasungen, Oberelsungen, Zierenberg, Fürstenwald, Weimar und dem Haltepunkt Heckershausen dem Verkehr (Personen-, Gepäck, Güter- und Viehverkehr) übergeben.

Eine Gepäckabfertigung nach oder von Heckershausen findet nicht statt. Der Haltepunkt ist nur für den Personenverkehr eingerichtet.

Die Entfernung beträgt:

von	bis	km
Wolfhagen	Altenhasungen	3,99
Altenhasungen	Oberelsungen	4,44
Oberelsungen	Zierenberg	4,25
Zierenberg	Fürstenwald	4,83
Fürstenwald	Weimar	3,13
Weimar	Heckershausen	2,58
Heckershausen	Obervellmar	2,25

Cassel, den 16. August 1897. (1826)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 24. August wird die normalspurige 13,1 km lange Nebenbahnstrecke Darmstadt Ostbhf. (Rosenhöhe)-Gross-Zimmern mit den Haltestellen Gundernhausen und Rossdorf bei Darmstadt, sowie den Haltepunkten Glasberg, Rothes Kreuz und Bessunger Forsthaus für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Privatdepeschenverkehr, ferner für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Die Annahme und Beförderung von Fahrzeugen, sowie Sprengstoffen, sind auf dieser Strecke ausgeschlossen.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892.

An demselben Tage wird zu dem Gütertarif für die Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz Gruppe VI vom 1. April 1897 der Nachtrag II und zu dem Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, enthaltend Preistafeln für den Direktionsbezirk Mainz der Nachtrag XI eingeführt. Diese Nachträge enthalten die im Verkehr mit den neuen Stationen der Berechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen und Frachtsätze bezw. Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze. Soweit in die Gruppenwechseltarife für den Güterverkehr mit den übrigen Preussischen Staatsbahnen und der Oldenburgischen Bahn Frachtsätze noch nicht eingeführt sind, wird hinsichtlich der Haltestellen Gundernhausen und Rossdorf bei Darmstadt, das Erforderliche wegen direkter Abfertigung, im Verfügungswege veranlasst. Die Haltepunkte Glasberg, Rothes Kreuz und Bessunger Forsthaus dienen nur dem Personenverkehr.

Der Fahrplan für die neue Strecke wird rechtzeitig zum Aushang gebracht.

Mainz, den 11. August 1897. (1827)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 20. August 1897 wird der 4,2 km von Beckum und 1,7 km von Beckum-Ennigerloh neu hergestellte Personenhaltepunkt Friedrichshorst eröffnet.

Gepäck kann auf dem Haltepunkte nur zur Nachabfertigung angenommen werden. Nach Friedrichshorst ist die Einschreibung von Gepäck, das gegen Lösung von Fahrkarten aufgegeben wird, nur zulässig, wenn die Reisenden sich zu dessen Annahme unmittelbar am Gepäckwagen während des Aufenthalts der Züge in Friedrichshorst ausdrücklich bereit erklären. Die Gepäck-Abfertigungsstellen haben hierüber in jedem einzelnen Falle Erklärung zu verlangen.

Tarifsätze zur Abfertigung von Personen werden eingeführt zwischen Friedrichshorst einerseits und Beckum, Beckum-Ennigerloh und Oelde andererseits nach Maassgabe der den betreffenden Dienststellen besonders zugehenden Fahrpreistafel-Ergänzung.

In Friedrichshorst werden folgende Züge zum Aus- und Einsteigen von Reisenden anhalten:

a) in der Richtung Beckum-Beckum-Ennigerloh.

Zug 351 Friedrichshorst an 6.33 ab 6.34
„ 357 „ „ 11.22 „ 11.23
„ 359 „ „ 2.18 „ 2.19

b) in der Richtung Beckum-Ennigerloh-Beckum.

Zug 358 Friedrichshorst an 12.07 ab 12.08
„ 364 „ „ 8.21 „ 8.22.

Hannover, den 17. August 1897. (1828)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. September d. J. wird der zwischen den Stationen Radevormwald und Heide gelegene Haltepunkt Bergerhof für den Personenverkehr eröffnet.

Elberfeld, den 16. August 1897. (1829)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. September d. J. wird der an der Strecke Münster i/W.-Dülmen zwischen

den Stationen Appelhülsen (4,5 km) und Albachten (2,9 km) belegene Haltepunkt Bösensell für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden.

Münster i/W., den 16. August 1897. (1830)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrswiederaufnahme.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Gesammtverkehr auf der Linie Freiberg-Moldau am 17. d. Mts. wieder aufgenommen.

Dresden, den 18. August 1897. (1831)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Die in der Zeit vom 30. Juli bis 13. August d. J. wegen Hochwasser in einzelnen gesellschaftlichen Strecken und der von uns betriebenen Lokalbahnen eingetretenen Betriebsstörungen sind mit heutigem Tage gänzlich behoben und ist der ungestörte Betrieb wieder aufgenommen worden.

Wien, den 13. August 1897. (1832)

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Vom 18. d. Mts. ab wird auf der Linie Pockau-Lengefeld-Neuhausen der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Dresden, den 17. August 1897. (1833)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

5. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Westdeutscher, Berlin und Stettin-Westdeutscher, Nordwestdeutsch-Rechtsrheinischer und Rheinisch-Niederdeutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20 d. Mts. wird die Station Düsseldorf-Hafen des Direktionsbezirks Elberfeld in die im Verkehr nach den Deutschen Ostseehäfen und den angeschlossenen Küstengebieten bestehenden Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II einbezogen.

Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die um 0,01 ℳ. für 100 kg erhöhten gleichartigen Ausnahmefrachtsätze für Düsseldorf-Bilk zu Grunde gelegt.

Elberfeld, den 13. August 1897. (1834)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecken Penzberg-Bichl der Bayerischen Staatsbahn und Bichl-Beuerberg der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München werden die Anstosssätze der Stationen der letztgenannten Verwaltung: Baierbrunn, Beuerberg, Degerndorf, Ebenhausen-Schäftlarn, Eurasburg, Grosshesselohe (Isarthalbahn), Höllriegelsgreuth-Grünwald, Hohenschäftlarn, Icking, München (Isarthalbahn), Pullach, Thalkirchen und Wolfratshausen theils Ermässigungen, theils aber auch geringe Erhöhungen erfahren, welche demnächst durch Tarifnachtrag zur Veröffentlichung kommen werden.

Weiters sind mit sofortiger Gültigkeit die Anstosssätze der Lokalbahnstation Friedrichsthal um folgende Beträge zu kürzen:

im Eilgut um	0,12 ℳ.
im Fracht-Stückgut und Spezialtarif für best. Stückgüter um	0,10 „
in den übrigen Klassen um	0,06 „

für 100 kg.

Im Ausnahmetarif für Düngemittel etc. erfolgt keine weitere Kürzung mehr. In den auf Grund der allgem. Kilometertariftabelle oder besonderer Ausnahme-Kilometertariftabellen zu bildenden Frachtsätzen hat künftig der Zuschlag ebenfalls zu entfallen.

Ausserdem wird am 1. Oktober 1897 die direkte Güterabfertigung mit den Lokalbahnstationen Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal aufhören, weshalb von diesem Tage ab die Anstosssätze und sonstigen Bestimmungen für diese Stationen zu streichen sind.

München, im August 1897. (1835)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. Oktober 1895. Theil II, Heft Nr. 6 vom 1. Dezember 1895. Mit Gültigkeit vom 1. September 1897 wird die Station Budapest-Fövámház (Hauptzollamt) in den Ausnahmetarif Nr. 5 für Wein einbezogen und gelten hierfür die für die übrigen Budapester Stationen bestehenden Frachtsätze.

München, im August 1897. (1836)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Koksverkehr nach den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende des Jahres 1898, gelangen für Kokssendungen nach den Stationen Hieflau und Zeltweg unter Aufrechterhaltung der allgemeinen Bedingungen des Ausnahmetarifes für Kohlen- etc. Sendungen vom Niederschlesischen Grubenbezirk nach den Oesterreichischen Staatsbahnen etc. vom 1. September 1897 und bei ausdrücklicher Vorschreibung des Weges über Halbstadt-Starkotsch-Colin-Prag Staatseisenbahn-Gesellschaft die nachstehenden ermässigten Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Hieflau	Zeltweg
von Friedenshoffnungsgrube unt. Anschluss . . .	159,2	181,2
„ Friedenshoffnungsgrube ober. Anschluss . . .	157,6	179,6
„ Glückhilfgrube ober. Anschluss .	157,6	179,6
„ Egmont- und Mayrauschacht .	155,0	177,0
„ Gustav- und Abendröthegrube	155,8	177,8

Heller für 100 kg.

Breslau, den 13. August 1897. (1837)
Königliche Eisenbahndirektion.

Beförderung von Heu und Stroh, sowie von Wolle und Baumwolle. Die durch Bekanntmachung vom 14. Juni 1897 veröffentlichten Frachtvergünstigungen für Heu und Stroh von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Kattowitz, Königsberg i/Pr., Magdeburg, Posen und Stettin nach allen Preussischen Staatsbahnstationen und für Baumwolle und Wolle im Verkehr der Preussischen Staatsbahnstationen untereinander werden auch auf den Verkehr mit der Oldenburgischen Staatsbahn ausgedehnt.

Berlin, den 16. August 1897. (1838)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Ab 1. Oktober 1897 treten die im Ausnahmetarif Nr. I vom 1. September 1895 (Getreideverkehr von Stationen der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach Bayern) enthaltenen Frachtsätze resp. Anstossbeträge für die Bayerischen Lokalbahnstationen Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal ohne Ersatz ausser Kraft und können Sendungen nach diesen Stationen nur mehr bis Kötzting direkt kartirt werden.

München, im August 1897. (1839)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch - Italienischer Güterverkehr. Auf Seite 142 bezw. 147 des Nachtrags III zu Theil II des Deutsch - Italienischen Gütertarifs vom 1. August 1888 sind mit Gültigkeit vom 1. September l. J. folgende Entfernungen und Schnittsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 e (Nutzholz nach Italien) nachzutragen:

		km	für die Tonne Frcs.
Grafenau . .	Pino .	811	24,21
	Chiasso	855	25,53
	Peri . .	643	20,78
Waldkirchen	Pino .	794	24,21
	Chiasso	838	25,53
	Peri . .	606	20,18

Auf Seite 13 des Nachtrags V sind die Schnittsätze des gleichen Ausnahmetarifs für Kalteneck mit Gültigkeit vom 1. September l. J., wie folgt, abzuändern:

		für die Tonne Frcs.
Kalteneck .	Pino	24,21
	Chiasso . . .	25,53
	Peri	19,68

München, im August 1897. (1840)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband; Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren, Theil III, Heft 3, vom 1. Dezember 1896 betr. Ab 1. Oktober 1897 treten die Frachtsätze zwischen den Lokalbahnstationen Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal einerseits und sämmtlichen Oesterreichischen Tarifstationen andererseits ausser Kraft.

München, im August 1897. (1841)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischer Gütertarif, Theil II vom 1. Juli 1891. Am 1. Oktober l. J. treten die Frachtsätze für die Bayerischen Lokalbahnstationen Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal ohne Ersatz ausser Kraft und müssen Sendungen nach und von diesen Stationen in Kötzting umkartirt werden.

München, im August 1897. (1842)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. bis auf Widerruf längstens bis 31. Dezember d. J. treten nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Zwischen Plan und	Sp.-T. III Pfennig für 100 kg
Dresden-Altstadt	83
Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof)	85
Tharandt	80

Dresden, am 16. August 1897. (1843)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahr-

zeugen, für den Verkehr zwischen Stationen der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion Mainz einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits, ist mit Gültigkeit vom 1. August l. J. Nachtrag III erschienen. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Mainz, den 18. August 1897. (1844)
Königl. Preuss. und Grossh. Hess. Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. (Verkehr mit Ungarn.) Am 1. September d. J. tritt zum Tarif Theil II Heft 4 der Nachtrag 9 in Kraft, welcher u. a. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (Samen und Sämereien) für Station Bernburg, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (getrocknetes Obst) für Station Eschwege, einen neuen Ausnahmetarif für Benzin aus Erdöl etc. und einen neuen Ausnahmetarif für rohe Kalisalze zu Düngezwecken enthält. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Breslau, den 14. August 1897. (1845)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. werden Traubenpressen, Traubenmühlen und Heupressen in das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 4 für landwirthschaftliche Maschinen usw. aufgenommen.

Breslau, den 18. August 1897. (1846)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandverwaltungen.

Oberschlesisch-Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden im obigen Verkehre neue Frachtsätze nach den an der Nebenbahn Triptis-Blankenstein (Saale) gelegenen Stationen Harra und Blankenstein (Saale) des Direktionsbezirks Erfurt zur Einführung gebracht.

Ueber die Höhe der Ausnahmesätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 12. August 1897. (1847)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch - Ungarischer Verband, Theil II, Heft 2. Am 1. Oktober tritt an Stelle des vom 1. November 1893 ab in Geltung gewesenen Ausnahmetarifs nebst Nachträgen und Anhang ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Oelsaaten, Mühlenfabrikaten, Kleie, Oelkuchen usw. in Kraft.

Die Aenderungen des neuen Tarifs (Erhöhungen und Ermässigungen) sind zurückzuführen auf die geänderten Sätze in den Lokal- und Binnentarifen der betheiligten (insbesondere der Oesterreich-Ungarischen) Bahnen.

Für die Stationen Fredersdorf und Neuenhagen (D.-B. Berlin) und die Stationen der Ungarischen Lokalbahnen sind im neuen Tarif direkte Sätze nicht mehr vorgesehen worden. Die bisherigen Frachtsätze dieser Stationen, sowie derjenigen Stationsverbindungen, für welche Tariferhöhungen zur Durchführung gelangen, behalten noch bis zum 1. Oktober einschliesslich Geltung.

Der neue Tarif ist zum Preise von 2 ℳ. für das Stück von den bekannten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 19. August 1897. (1848)
Königliche Eisenbahndirektion, für die Verbandsverwaltungen.

Eil- und Frachtstückgut-Sendungen von und nach Grossen-Linden. Die vorbezeichneten Sendungen werden nicht mehr durch die Rangirzüge über Giessen, sondern mit den Eilgüterzügen 1315, 1316, 1317 und 1318 sowie den Stückgutzügen 736 und 741 direkt von bezw. nach Grossen-Linden befördert.

Dementsprechend findet von jetzt an im Verkehr mit den Stationen der Preussischen Staatsbahnen — einschl. des Direktionsbezirks Mainz — auch direkte Abfertigung statt und zwar je nach der Richtung bis auf weiteres unter Zugrundelegung der um 4 km erhöhten Entfernungen für Lang-Göns oder der um 6 km erhöhten Entfernungen für Giessen. (1849)

Frankfurt a/M., den 16. August 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 25. d. Mts. treten für die Beförderung von Dachschiefer in Ladungen von mindestens 10 000 kg folgende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Ludwigsstadt nach	Frachtsatz für 100 kg ℳ.
Elsterwerda B. D. u. O. L.	0,64
Görlitz Sächs. u. Preuss. Staatsbahn	0,79
Kamenz Sächs. u. Preuss. Staatsbahn	0,72
Reichenbach i. L. Sächs. Staatsbahn	0,89

Im Verkehr von Lehesten finden obige Sätze für Ludwigsstadt zuzüglich 0,08 ℳ. für 100 kg Anwendung.

Dresden, am 17. August 1897. (1850)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September l. J. gelangen für die Beförderung von Malztrebern zwischen Laibach und Zeltweg einerseits und Dietmannsried und Memmingen andererseits Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

München, im August 1897. (1851)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. (Einführung des Nachtrages IV zum Tarif Theil I, Abtheilung B vom 1. März 1896.) Am 1. Oktober l. J. wird ein Nachtrag IV zum Tarife Theil I, Abtheilung B vom 1. März 1896 für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit treten.

Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen der Güterklassifikation, wodurch theils Ermässigungen und theils Erhöhungen zur Durchführung gelangen, eine Aenderung des Tarifs für Nebengebühren und Abänderungen und Ergänzungen des alphabetischen Inhaltsverzeichnisses.

Wien, am 15. August 1897. (1852)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit 1. September d. J. tritt eine Neuauflage des Elbeumschlagstarifes für Oesterreich vom 1. Januar 1893 in Kraft.

Derselbe enthält die Nachträge I—VII des Tarifes vom 1. Januar 1893, die inzwischen im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt publizirten Frachtermässigungen sowie anderweitige Ergänzungen und Berichtigungen.

Erschwerungen und Frachterhöhungen treten erst mit 1. Oktober a. c. in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei der unterzeichneten Direktion, sowie bei den betheiligten Verbandsverwaltungen zum Preise von 1,30 fl. oder 2,20 ℳ. pro Stück erhältlich.

Wien, am 16. August 1897. (1853)
Oesterreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Lieferfristen.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Einführung von Zuschlagsfristen. Vorbehaltlich der Genehmigung des hohen K. K. Eisenbahnministeriums werden aus Anlass der durch Hochwasserschäden auf der Lokalstrecke der Südbahn verursachten aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse, die auf Grund des § 63 des Betriebsreglements, beziehungsweise Art. 14 des internationalen Uebereinkommens festgesetzten Lieferfristen für nach Wien loco bestimmte oder Wien transitirende Sendungen um 3 Tage bei Frachtgütern, und 1 Tag bei Eilgütern bis auf weiteres verlängert. Bezüglich lebender Thiere bleiben die normalen Lieferfristen aufrecht.

Wien, am 14. August 1897. (1854)
Die Generaldirektion.

K. K. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft. Die in der Kundmachung vom 3. August 1897 vorbehaltlich hochortiger Genehmigung veröffentlichten Lieferzeit-Zuschlagsfristen für die über die Hilfsrouten Bodenbach-Mittelgrund-Tetschen und Tetschen-B.-Leipa beförderten Güter von fünf Tagen für Frachtgut und zwei Tagen für Eilgut wurden durch Erlass des hohen K. K. Eisenbahnministeriums vom 11. August 1897 Z. 7329/III bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Behebung der, die Einrichtung dieser Hilfsrouten bedingenden Verkehrsstörungen genehmigt.

Prag, den 17. August 1897. (1855)

7. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 46 Lokomotivradreifen aus Tiegelgussstahl im Gesammtgewicht von ca. 17 Tonnen und von 456 Tender- und Wagenradreifen aus Martinstahl im Gesammtgewicht von ca. 113 Tonnen.

Bedingungen und Querschnittszeichnungen können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Lieferung von Radreifen" versehene Angebote, enthaltend den Preis für 100 kg frei Main-Neckarbahnhof Darmstadt sowie den Liefertermin, sind bis zum 2. September d. J. Vormittags 10½ Uhr an uns einzusenden.

Darmstadt, den 17. August 1897. (1856)
Direktion der Main-Neckarbahn.

8. Offene Stellen.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 66. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1–4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1–4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 25. August 1897.

Inhalt:

Das Frachtrecht des neuen Handelsgesetzbuchs.

Von Amtsrichter **W. Coermann** in Bolchen (Lothringen).

Die hinter der Entwickelung des Verkehrs nicht zurückbleibende Ausbildung des Frachtrechts hat mit der Einführung des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr eine Reihe von Rechtsanschauungen des modernen Lebens zum Gesetz erhoben, die mit dem Frachtrecht des Handelsgesetzbuchs schwer vereinbar sind oder aber dieses als unzweckmässig erscheinen lassen. Mit dem Bürgerlichen Gesetzbuche tritt ein neues Handelsgesetzbuch in Kraft, das u. a. das Frachtrecht wesentlich anders gestaltet hat, als es bisher war.

Nicht zu übersehen ist bei der Neuerung die Beseitigung der vielumstrittenen Widersprüche zwischen Handelsgesetzbuch und Verkehrsordnung, wenn auch anzuerkennen ist, dass deren Mehrzahl schon die Umwandlung des Betriebsreglements in die Verkehrsordnung hinweggeräumt hat. Zur Gewährung eines Ueberblickes über Umfang und Bedeutung der Aenderungen sind letztere in der Reihenfolge der bisherigen Artikel diesen gegenübergestellt.

I. Allgemeines Frachtrecht.

Begriffsbestimmung. Art. 390 — § 425. Die Aenderung ist nur eine solche im Ausdrucke, wenn statt „ausführt" die Worte „auszuführen übernimmt" gesetzt sind und so wird damit nur der allgemeinen bisherigen Auffassung, dass der Frachtführer die Ausführung nicht selbst zu besorgen hat, Aufnahme in den Wortlaut des Gesetzes gewährt.

Frachtbrief. Art. 391 — § 426. Der mit Einführung der Reichsjustizgesetze 1879 verallgemeinerte Grundsatz der freien Beweiswürdigung macht die besondere Erwähnung, dass der Frachtbrief als Beweismittel dient, und damit den ersten Absatz der alten Fassung entbehrlich.

Art. 392 — § 426. Die Ersetzung der Worte „der Frachtbrief enthält" durch „der Frachtbrief soll enthalten" weist darauf hin, dass die nachstehend aufgeführten Einzelheiten zwar als wesentliche Theile eines Frachtbriefes anzusehen sind, dass die Auslassung der einen oder anderen aber noch nicht die Nichtigkeit des ganzen Frachtbriefes nach sich zieht. Im Gegensatz zu dem zwingenden „muss" findet „soll" in der Reichsgesetzgebung dann Anwendung, wenn eine Regel aufgestellt werden soll, deren Nichtbeachtung in einzelnen Ausnahmefällen zulässig, jedenfalls aber niemals von einem die Rechtswirksamkeit hemmenden Einflusse ist.

Die Aufzählung der Einzelpunkte ist um die Vermerke etwaiger vorheriger Frachtzahlung sowie der zoll- und steueramtlichen Begleitpapiere vermehrt. Die Hervorhebung, dass die Unterschrift des Absenders auch durch Druck hergestellt sein dürfe, bestätigt eine bisher übliche Regel.

Begleitpapiere. Art. 393 — § 427. Die Pflicht des Absenders zur Uebergabe der zoll- und steueramtlichen Papiere an den Frachtführer wird auf die polizeilichen Begleitpapiere (z. B. Leichenpass) ausgedehnt.

Beförderungszeit. Art. 394 — § 428. Das Recht des Absenders, vom Vertrage zurückzutreten, ist in der bisherigen Fassung von „Naturereignissen oder sonstigen Zufällen" abhängig gemacht, in der neuen Fassung „von der Verhinderung ohne Verschulden des Absenders". Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass die beiden Ausdrücke gleichbedeutend sind, die Aenderung sich demgemäss lediglich auf die Form bezieht.

Haftpflicht des Frachtführers. Art. 395, 397 — § 429. Ein Fortschritt ist die gleichartige Behandlung der Haftpflicht bei Verlust, Beschädigung und Versäumung der

Lieferfrist. Die für letztere im Art. 397 eingeführte Haftungsgrenze, wie sie die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers gebietet, ist auf die Haftung allgemein erstreckt. Als wesentliche Besserung muss die Vermeidung des Begriffes der höheren Gewalt, der zu vielen Schwierigkeiten bei der Auslegung Anlass gab, auch von hier in das Haftpflichtgesetz übernommen wurde, bezeichnet werden. Der nach der neuen Fassung dem Frachtführer obliegende Beweis der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers ist schon deshalb, weil er des Frachtführers eigene Handlungen betrifft, leichter zu führen als derjenige der höheren Gewalt, der zerstörenden inneren Beschaffenheit des Gutes oder der äusserlich nicht erkennbaren Mängel der Verpackung.

Bei den Ausnahmen des zweiten Absatzes sind neben den Kostbarkeiten auch noch Kunstgegenstände aufgeführt; gerade bei diesen bleibt oft der bedeutende Werth den Angestellten des Frachtführers verborgen und damit die besondere Sorgfalt ausser Acht, welche die Erhaltung des Gegenstandes fordert.

Höhe des Ersatzes. Art. 396 — § 430. Die Grundsätze für die Berechnung des Schadens sind nicht geändert. Jedoch kann künftighin der volle Schadensersatz bereits bei grober Fahrlässigkeit des Frachtführers verlangt werden. Die Ersetzung der Haftpflicht für bösliche Handlungsweise, durch diejenige für Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit, ist mehr als eine reine Wortänderung, da nach feststehender Rechtsprechung ersterer Ausdruck nur den Vorsatz und denjenigen Frevelanten umfasst, welcher sich der rechtswidrigen Folgen seines Verhaltens bewusst ist. (Reichsger.-Entscheidung vom 5. Dezember 1879, Bd. I S. 429.)

Die in dem Entwurfe vorgeschlagene Aenderung der Werthberechnung nach dem Auflieferungsorte ist nicht Gesetz geworden.

Konventionalstrafe. Art. 398, 399. Durch § 341 des Bürgerlichen Gesetzbuchs ist die Vertragsstrafe bei nicht rechtmässiger Erfüllung geregelt; danach kann der Gläubiger die verwirkte Vertragsstrafe und die Erfüllung bezw. einen weitergehenden Schadensersatz verlangen. Diese Grundsätze sind auch für das Frachtrecht als angemessen und genügend erachtet und es sind, da das Bürgerliche Gesetzbuch dem Handelsgesetzbuche als Grundlage dient und gilt soweit letzteres keine Bestimmungen enthält, die Art. 398, 399 als überflüssig weggelassen. Der Frachtführer kann danach nicht mehr die Zahlung der Vertragsstrafe mit dem Beweise, dass er die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes angewandt habe, ablehnen, er bleibt nur noch berechtigt, die Herabsetzung einer unverhältnissmässig hohen Vertragsstrafe zu verlangen. (§ 343 B. G.-B.)

Haftung für andere. Art. 400 — §§ 431, 458. Während Art. 400 mit § 458 sowie § 9 V.-O. wörtlich übereinstimmen, ist der Ausdruck „haftet" im § 431 in „hat ein Verschulden . . . zu vertreten wie eigenes Verschulden" abgeändert. Da letztere Umschreibung lediglich den mit ersterem Ausdrucke verbundenen Sinn widergibt, ist die Aenderung ohne praktische Bedeutung.

Zwischenfrachtführer. Art. 401 — § 432. Durch Eintritt des weiteren Zwischenfrachtführers in den Frachtvertrag gehen auf ihn alle von seinen Vorderleuten innerhalb des Frachtvertrages begründeten Verbindlichkeiten über. Die Bestimmung ist bereits durch die Bemerkung genügend zum Ausdruck gebracht, dass der weitere Frachtführer „dem Frachtbrief gemäss in den Frachtvertrag" eintritt. Deren besondere Hervorhebung — wie in bisheriger Fassung — kann daher als überflüssig fortgelassen werden.

Neu ist der Absatz 3 betreffend: Das Rückgriffsrecht des zu Schadensersatz herangezogenen Frachtführers gegen denjenigen Frachtführer, der den Schaden verursacht hat. Ist dieser nicht zu ermitteln, so haftet der Zwischenfrachtführer nach Verhältniss seines Frachtantheils, sofern er nicht selbst der Schädiger ist. Dieses Rückgriffsrecht der Bahnen unter einander berührt das Wahlrecht des Geschädigten nicht. (§ 74 V.-O.; § 469 H.-G.-B.)

Verfügungsrecht des Absenders. Art. 402 — § 433. Abs. 1 enthält den Zusatz, dass die durch nachträgliche Transportänderung verursachten Mehrkosten dem Frachtführer zu ersetzen sind, eine Verbindlichkeit, die bisher wohl kaum bestritten ist.

Ablieferungspflicht des Frachtführers. Art. 403 ist in der neuen Fassung als entbehrlich fortgelassen; die Pflicht zur Ablieferung des Gutes an den Frachtführer ist bereits im Frachtvertrage begründet.

Verfügungsrecht des Empfängers. Art. 404 — § 434. Die bisherige Beschränkung auf den „in dem Frachtbriefe bezeichneten" Empfänger widersprach dem Art. 402, da unbestritten auch der nicht im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger, an den das Gut infolge Anordnung während der Beförderung auszuliefern ist, ein gleiches Recht hat. Der erwähnte Zusatz ist daher in der neuen Fassung mit Recht fortgelassen. Der gleiche Gesichtspunkt kommt auch im Art. 405 — § 435 zur Geltung.

Art. 405 — § 435. Zwei Aenderungen erhält die neue Fassung: 1. Als Beginn des Verfügungsrechts war bisher der Augenblick der Ankunft des Frachtführers am Ablieferungsorte bezeichnet. Dieser Zeitpunkt ist unwesentlich; in vielen Fällen wird der Frachtführer überhaupt nicht den Transport begleiten, andererseits kann derselbe mitunter vor letzterem ankommen. Maassgebend war bis jetzt und wird in Zukunft einzig die Ankunft des Gutes bleiben, und es ist daher gerechtfertigt, wenn die Folgen des § 435 von dieser abhängig gemacht werden. 2. Der Frachtbrief dient nur als Beweismittel ohne ausschliessende Wirkung gegen ergänzende Abreden. Soweit letztere von rechtlicher Bedeutung sein können, ist deren Geltendmachung nicht dadurch verhindert, dass ihre Aufnahme in den Frachtbrief unterblieb. Das Verfügungsrecht, das in der geltenden Fassung zwar die Rechte aus dem Frachtvertrage, aber nur die Pflichten des Frachtbriefes umfasst, ist in dem Wortlaute des § 435 auch auf die Pflichten des Frachtvertrages ausgedehnt. (Art. 406 — § 436.)

Ablieferungshindernisse. Art. 407 — § 437. Die z. Z. bei Unausführbarkeit der Ablieferung zulässige einseitige Anrufung des Gerichts durch den „Betheiligten" ist im neuen Rechte beseitigt und dafür die Pflicht des Frachtführers gesetzt, den Absender von jedem Ablieferungshinderniss unverzüglich in Kenntniss zu setzen. Das bisher dem Frachtführer überlassene selbständige Verfügungsrecht wird dadurch dem Absender vorbehalten, der damit in die Lage gesetzt wird, kostspielige Maassnahmen des Frachtführers zur Sicherung des Gutes, dessen Werth letzterem oft nicht bekannt ist, zu verhüten. Mag ein sorgsamer Frachtführer bisher stets den Absender von jedem Ablieferungshindernisse benachrichtigt haben, so hatte doch dieser kein Recht darauf, wenn solches nicht etwa im Frachtvertrage besonders bedungen war. Die neue Pflicht ist von einem Wunsche des Absenders unabhängig.

Macht der Absender von dem Verfügungsrechte nach erhaltener Kenntniss des Sachverhaltes keinen Gebrauch, so steht dem Frachtführer das selbständige, von der Mitwirkung des Gerichts unabhängige Recht zu, die Waaren in einem öffentlichen Lagerhause oder sonst in sicherer Weise niederzulegen. In diesem Falle ist er selbst zum öffentlichen Verkauf des dem Verderben oder anderer Gefahr ausgesetzten Gutes nach vorheriger Benachrichtigung des Absenders berechtigt (§ 373 Abs. 2—4 des neuen H.-G.-B.). Von der Hinterlegung und dem Verkaufe ist auch der Empfänger bei Vermeidung etwaigen Schadensersatzes zu benachrichtigen.

Beendigung des Frachtvertrages. Art. 408 — § 438. Dass die „Bezahlung der Fracht" überhaupt alle aus dem Frachtvertrage entstandenen Geldforderungen des abliefernden Frachtführers umfassen soll, z. B. auch von diesem etwa vorgestreckte Zollgebühren, ist in der neuen Fassung zweckmässig hervorgehoben. Ungenau und zu allgemein ist die Erklärung, dass die Ablieferung des Gutes und die Bezahlung der Frachtforderungen das Erlöschen „aller Ansprüche gegen den Frachtführer" zur Folge haben sollen; dieses Erlöschen ist sinn- und sachgemäss fortab auf die Ansprüche aus dem Frachtvertrage beschränkt und ausgeschlossen für Ansprüche aus Beschädigungen oder Minderungen des Gutes, die vor dessen Annahme durch amtlich bestellte Sachverständige festgestellt sind.

Im übrigen hat bereits das bisherige Recht den Rechtssatz aufgestellt, dass nur bei der Ablieferung äusserlich nicht erkennbare Mängel auch nach Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht vom Frachtführer zu vertreten sind. Der Nachsuchende muss aber „ohne Verzug" nach Empfang des Gutes und Entdeckung des Schadens dessen Feststellung verlangen und beweisen, dass dieser in der Zeit entstanden ist, in der das Gut unter Obhut des Frachtführers war.

Diesem nachträglichen Beschwerderecht, das nach bestehendem Rechte nur durch die Verjährungsfrist begrenzt wird, muss nach der neuen Fassung ein spätestens binnen einer Woche nach Entdeckung gestellter Antrag auf Feststellung durch amtliche Sachverständige vorangehen. Bei Benachrichtigung des Frachtführers innerhalb dieser Frist genügt es, den Antrag unmittelbar nach dem Zeitpunkte zu stellen, an dem der Eingang der Antwort erwartet werden konnte. Zweck dieser Hinausschiebung ist die Ersparung der durch die Untersuchung hervorgerufenen Kosten, wenn der Frachtführer ohne solche seine Haftpflicht anerkennt. Wie für Verlust und Beschädigung hat der Frachtführer auch für die diese betreffenden Untersuchungskosten zu haften.

Jede Haftpflichtbeschränkung fällt fort, wenn ihm Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit bei Verursachung des Schadens nachgewiesen wird.

Verjährung. Art. 408 Abs. 3 — § 439. Die einjährige Verjährungsfrist der Ansprüche gegen den Frachtführer ist beibehalten (§ 414), ebenso die weiteren Vorschriften über die Verjährung selbst. Wie die übrigen Bestimmungen, so treffen auch diejenigen über Verjährung jedoch nicht das Verhältniss der Frachtführer unter einander bezüglich ihres Rückgriffsrechtes, für das die allgemeinen Grundsätze des neuen Bürgerlichen Gesetzbuchs maassgebend bleiben.

Pfandrecht. Art. 409 — § 440. Das Pfandrecht ist dasselbe geblieben. Wenn zu den „andern Auslagen“ als Sonderart die auf das Gut geleisteten Vorschüsse ausdrücklich gezählt werden, so liegt darin nicht eine Aenderung, sondern nur eine zur Hebung von Zweifeln bestimmte Bestätigung einer bisherigen Auffassung.

Dem Besitze des Empfängers ist derjenige eines Dritten für diesen rechtlich gleich, die bezügliche besondere Erwähnung wird daher fortab fortgelassen.

Das Verkaufsrecht des Frachtführers ist nach den allgemeinen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs geregelt. Danach sind der Verkauf sowie die Höhe des Geldbetrages, für welchen dieser betrieben werden soll, vorher dem Empfänger mitzutheilen, der Verkauf kann erst nach Eintritt der Verkaufsberechtigung, nicht etwa schon mit der Begründung des Pfandrechtes erfolgen (§ 1234 B. G.-B.). Zeit und Ort sind öffentlich bekannt zu machen und dem Empfänger ebenso zur besonderen Kenntniss zu bringen wie der Erfolg des Verkaufes (§ 1241 B. G.-B.). Diese Benachrichtigungen müssen an den Absender gerichtet werden, wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist oder die Annahme verweigert.

Verhältniss mehrerer Pfandrechte. Art. 410 — § 441. Die Aenderung ist rein formaler Natur.

Art. 411 — § 443. Zu den in Frage stehenden Pfandrechten des Kommissionärs, Spediteurs und Frachtführers ist dasjenige des Lagerhalters getreten. (§ 421 H.-G.-B.)

Dass unter den Pfandrechten für Vorschüsse und sonstige, nicht aus der Versendung selbst entstehende Forderungen das ältere dem neueren vorgeht, bedarf als allgemeine Regel keiner besondere Erwähnung, der Zusatz wird demgemäss in der neuen Fassung fortgelassen.

Art. 412 — § 442. Verschuldet der Frachtführer den Verlust des Pfandrechtes, so verliert er dadurch nicht allein sein Rückgriffsrecht gegen die Vormänner, sondern wird diesen, wie im neuen Text besonders aufgenommen ist, haftbar.

Ladeschein. Art. 413 — § 444. Die Aenderung betrifft nur die Ausdrucksweise.

Art. 414 — § 445. Das Reichs-Oberhandelsgericht hat am 14. April 1875 (Entscheidungssammlung Bd. XVII S. 97) ausgesprochen, dass das knappe „enthält“ nicht zum Ausdruck bringen soll, dass alle 7 Merkmale wesentlich für die Gültigkeit des Ladescheines sind, dass vielmehr für jeden Einzelfall der Kreis der unentbehrlichen Erfordernisse besonders zu ermitteln ist. Dieser Ansicht gerecht zu werden, lautet die neue Fassung: „soll enthalten.“

Anzuerkennen ist, dass bei Nr. 7 (alte Nr. 6) nicht allein die Verfügung über die Fracht, sondern auch die Nachnahme und etwaige Frachtvorauszahlung im Ladeschein gerade wie im Frachtbriefe zu erwähnen sind. (Art. 415 — § 446.)

Art 416, 417 — § 447. Die vorzugsweise Regelung des Rechtsverhältnisses zwischen Frachtführer und Empfänger, wie sie Art. 415 (§ 446) ausführte, durch den Ladeschein, lässt diesen als ausschliesslich maassgebend erscheinen für die Ermittelung des Empfangsberechtigten, dessen Angaben selbst dann zu beachten sind, wenn sie denjenigen des Frachtbriefes widersprechen. Das den im Frachtbriefe bezeichneten Empfangsberechtigten überlassene Verfügungsrecht vor Ankunft des Gutes steht den Berechtigten des Ladescheines in gleicher Weise zu. (Art. 418 — § 448.)

Art. 419 — § 449. Dass der Frachtbrief bezw. Frachtvertrag durch den Ladeschein nur insofern beeinflusst wird, als dieser Bestimmungen enthält, ist als entbehrliche Bemerkung fortgelassen. § 449 begründet den Uebergang der Pflichten aus dem Ladeschein auf die Zwischenfrachtführer; § 450 stellte die Uebergabe des Ladescheines an den Empfangsberechtigten derjenigen des Gutes rechtlich gleich, wenn dieses vom Frachtführer übernommen ist.

Art. 420 — § 451. Die Aenderung des Wortlautes hat nur formale Bedeutung.

Art. 421 — § 452. Die bisherige Wirkung des Frachtrechtes für die Rechtsgeschäfte der Postanstalten, soweit diesen nicht besondere Bestimmungen gegeben sind, hört mit dem neuen H.-G.-B. auf. Sofern fortab die Postgesetzgebung nicht genügt, ist demgemäss auf das neue Bürgerliche Gesetzbuch zurückzugreifen, mögen die thatsächlichen Verhältnisse auch noch so sehr den im H.-G.-B. geregelten ähnlich sein. Die alte Streitfrage, ob die Post Kaufmannseigenschaft habe, wird im § 452 ausdrücklich verneinend beantwortet.

II. Eisenbahnfrachtrecht.

Während bisher der Eisenbahntransport als besondere Unterart des Frachtgeschäftes behandelt und für diesen Ergänzungsbestimmungen in einem Abschnitte: „Von dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen insbesondere“ erlassen sind, hat das neue Recht das Frachtrecht der Eisenbahnen selbständig ausgebildet und auch die Personenbeförderung einbezogen. Wenn trotzdem nach § 454 das allgemeine Frachtrecht als Grundlage auch für die Beförderung auf Eisenbahnen bestehen bleibt, so liegt doch eine wesentliche Neuerung darin, dass es auf die Fälle beschränkt wird, in denen weder das Eisenbahnrecht noch die Verkehrsordnung Bestimmungen treffen. Damit sind die Streitpunkte zwischen V.-O. und H.-G.-B. beseitigt.

Beförderungszwang. Art. 422 — § 453. Der bisher auf die eigene Bahnstrecke beschränkte Transportvertragszwang ist fortab auf die Beförderung im ganzen Reiche ausgedehnt. Dieser Erweiterung stehen neue Beschränkungen gegenüber; ausser bei den drei bisherigen Fällen ist die Bahn zum Abschlusse des Vertrages nicht verpflichtet, wenn die Beförderung nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Sicherheit verboten oder wenn diese durch Umstände verhindert wird, die als höhere Gewalt zu betrachten sind. Eine materiell rechtliche Neuerung ist damit allerdings nicht geschaffen; es sind vielmehr nur einige bislang gleich behandelte Fälle gesetzlich festgelegt.

Wenn auch die Bahn, wie bisher, zum sofortigen Transport Güter erst anzunehmen braucht, wenn dieser Transport erfolgen kann, so ist ihr auch durch § 55 Abs. 2 der V. O. die Verpflichtung auferlegt, zum Transport übergebene Güter bis zur Ausführung des Transportes in Verwahrung zu nehmen.

Frachtbriefduplikat. § 455. Das Duplikat unterscheidet sich vom Original wesentlich dadurch, dass es ein datirtes Empfangsbekenntniss der Bahn enthält. Ist ein Duplikat ausgestellt, so hat die Bahn nur dann den Anordnungen des Absenders Folge zu leisten, wenn ihr das Duplikat mit vorgelegt wird, widrigenfalls sie sich schadensersatzpflichtig macht. Im bisherigen Handelsgesetzbuche nicht erwähnt, hat es zuerst in der Verkehrsordnung (§ 54) Aufnahme gefunden, danach steht ihm weder die Bedeutung eines Frachtbriefes (Transportbefehls), noch eines Ladescheines — eines als Träger von Rechten erscheinenden selbständigen Papieres (§ 446) — zu.

Haftung der Bahn für Verlust und Beschädigung. § 456. Die Bahn haftet für allen Schaden, der zwischen Annahme und Ablieferung des Gutes entstanden ist. Ihr liegt der Beweis der nachstehenden alleinigen Haftausschliessungsgründe ob:

1. Verschulden des Verfügungsberechtigten oder dessen durch die Bahn nicht verschuldete Anweisung;
2. höhere Gewalt;
3. äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung und
4. natürliche Beschaffenheit des Gutes (innerer Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage).

Die Ausnahme des § 429 Abs. 2 bezüglich der Werthsachen gilt auch hier. Der Vergleich mit § 429 Abs. 1 ergibt, dass die Haftung der Bahn eine strengere als die anderer Frachtführer ist, bei denen bereits der Beweis der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers jede Haftung ausschliesst.

§ 457. Die Schadensberechnung weicht von derjenigen des § 430 insofern ab, als nicht der Ort der Ablieferung, sondern derjenige des Absenders für die Feststellung des gemeinen Werthes maassgebend ist.

Haftung für Dritte. Art. 400 — § 458.

Haftungsausschluss. Art. 424 — § 459.

Haftungsbeschränkung bei Gewichtsverlust. Art. 426, 427 Ziffer 1 — § 460. Die der freien Vereinbarung überlassene Beschränkung der Haftpflicht bei regelmässig bei der Beförderung eintretendem Gewichtsverluste hat fortab unabhängig von dem Willen der Betheiligten kraft Gesetzes einzutreten. Der Verkehrsordnung (§ 78) ist es überlassen, Normalsätze für solche Fälle aufzustellen.

Ausnahmetarife. §§ 461, 462. Das Recht der Haftungsbeschränkung bei Ausnahmetarifen ist im Umfange des § 81 V.-O. neu in das H.-G.-B. eingeführt. Dieses Recht steht der Bahn nicht zu bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit ihrerseits, welche den Schaden verursacht haben.

Bezüglich der Kostbarkeiten ist die Regelung der Ermässigung der Verkehrsordnung überlassen, doch gilt auch hier der Ausschluss bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

Haftung für Versäumung der Lieferfrist. Art. 427 Ziffer 2 — § 463. Die Haftung für die Lieferfristversäumung ist aus § 85 V.-O. übernommen. Bei Beförderung nach Ausnahmetarifen muss naturgemäss die Haftung auf den dort

bezeichneten Betrag beschränkt bleiben, eine höhere Angabe des Interesses an der Lieferung ist übrigens unzulässig.

§ 464. Sofern nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Bahn erwiesen wird, hat der Berechtigte bei heimlichen Mängeln die Feststellung des Zustandes wie im § 438 Abs. 3 oder aber bei der Bahnverwaltung selbst nach §§ 71—73 V.-O. in Antrag zu bringen.

Reisegepäck. Art. 425 Abs. 2 — § 465. Die bestehende Unterscheidung zwischen aufgegebenem und nicht aufgegebenem Reisegepäck ist ebenso beibehalten, wie die verschiedene Haftungsart der §§ 34 ff. der V.-O., deren Bestimmungen ausdrücklich als maassgebend bezeichnet werden.

§ 466. Die Grundsätze der Haftung der Lieferfristversäumung stimmen im allgemeinen mit § 36 V.-O. überein und sind im übrigen aus diesem zu ergänzen.

Haftungsausschluss. § 467 — § 89 V.-O.

Lieferung nach Orten abseits der Bahn. Art. 430 — § 468.

Haftung mehrerer Bahnen. Art. 340 — § 469. Die bisher der freien Vereinbarung überlassene Beschränkung der Haftpflicht den Dritten gegenüber auf die erste, letzte und diejenige Bahn, bei der der Schaden eingetreten ist, ist in der Form der Abs. 3 und 4 des § 74 V.-O. zum Gesetz erhoben. Gegen andere der betheiligten Bahnen können jedoch fortab Ansprüche aus demselben Frachtvertrage im Wege der Widerklage oder der Aufrechnung trotzdem noch geltend gemacht werden.

Verjährung. Art. 408 Abs. 3 — § 470. Die einjährige Verjährungsfrist für alle Forderungen aus dem Frachtvertrage ist beibehalten. Ansprüche an die Bahn werden durch Anmeldung bei dieser unterbrochen; bei abschlägigem Bescheid beginnt die Frist abermals zu laufen. (§ 91 V.-O.)

Unabänderlichkeit des Frachtrechts. Die zumeist zum Schutze des Publikums getroffenen Bestimmungen sind von geringem praktischen Werth, wenn die Bahnverwaltungen diese durch Vereinbarungen, allgemeine Beförderungsbedingungen oder in ähnlicher Weise ausschliessen können. Neben den sämmtlichen Sonderbestimmungen des vorliegenden Abschnittes des H.-G.-B. sowie der V.-O. sind unabänderlich: die Haftung mehrerer Frachtführer (§ 432 Abs. 1 und 2), die Haftung für heimliche Mängel (§ 438) und die Verjährungsvorschriften (§ 439).

Die Unabänderlichkeit aller dieser Bestimmungen muss die Nichtigkeit aller entgegenstehenden Abmachungen zur Folge haben.

Personenbeförderung. § 472 erhebt das Personenbeförderungsrecht der V.-O. §§ 10—29 zum Gesetz.

Lokalbahnen. § 473. Dem öffentlichen Verkehre dienende Bahnen, für welche die Verkehrsordnung nicht gilt: Lokal- und Strassenbahnen, Kleinbahnen und ähnliche unterliegen dem Beförderungszwange insofern, als sie die Uebernahme von Gütern zur Beförderung nicht verweigern dürfen. Im übrigen finden §§ 453 ff. H.-G.-B. mit der Maassgabe Anwendung, dass die §§ 453, 459, 460, 462, 466 durch die entsprechenden Beförderungsbedingungen der betreffenden Bahnunternehmung zu ersetzen sind.

Aus der Schweizerischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1895.

(XIII. Band. Erschienen April 1897.)

Die Vermehrung der einfachen Betriebslänge des Schweizerischen Bahnnetzes im Jahre 1895 beträgt 57,489 km. Davon sind 50,753 km Bahnen mit Lokomotivbetrieb, 0,799 km Drahtseilbahnen und 5,937 km Tramways.

Die einfache Betriebslänge sämmtlicher dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der Schweiz, nach Abzug der von mehreren Bahnen gemeinsam benutzten Strecken und der im Auslande gelegenen Strecken Schweizerischer Bahngesellschaften, aber einschliesslich der in der Schweiz gelegenen Bahnstrecken ausländischer Unternehmungen, betrug Ende 1895 3 629,013 km. Diese Länge vertheilt sich wie folgt:

Vollspurbahnen	2 998,154	km
Schmalspurbahnen zu 1 m, davon 23,766 km mit Zahnrad	443,906	„
Schmalspurbahnen zu 0,75 m (Liestal-Waldenburg)	13,535	„
Zahnradbahnen (Bergbahnen), davon 53,639 km mit Spurweite 0,80 m und 24,496 km mit Spurweite 1,435 m	78,135	„
elektrische Bahnen (7,427 km mit 1 m, 3 899 m mit 1,435 m Spurweite)	11,326	„
Drahtseilbahnen (davon 7,376 km mit Wassergewichtsmotor, 6,733 km mit elektrischem Motor und 1,795 km mit Turbinenmotor)	15,904	„
Tramways (29,816 km mit elektrischem Betriebe, 19,823 km mit Pferdebetrieb, 10,731 Kilometer mit Lokomotiv- und Pferdebetrieb, 4,756 km mit Lokomotivbetrieb, 2,927 Kilometer mit komprimirter Luft	68,053	„
zusammen wie oben	3 629,013	km
Zweispurig werden betrieben:		
Normalbahnen mit Lokomotivbetrieb	399 962	m
Drahtseilbahnen	1 666	„
Tramways	19 646	„
zusammen	421 274	m

Ende 1895 ergaben sich für die von Schweizerischen Bahnunternehmungen auf eigene Rechnung betriebenen Linien, einschliesslich der gemeinsam benutzten und der im Auslande gelegenen Strecken, folgende Zahlen:

I. Bahnen mit Lokomotivbetrieb.

Die Betriebslänge beträgt 3 596 km; davon sind 3 190 km oder 88,71 % eingeleisig und 406 km oder 11,29 % zweigeleisig.

Die Zahl der Bahnunternehmungen beträgt 56. Sie stehen unter 51 getrennten Verwaltungen und 39 Betriebsleitungen.

Die Baukosten beziffern sich: für Bahnanlagen und feste Einrichtungen auf 953 842 395 Frcs. = 276 707 Frcs. für 1 Bahnkilometer, für Rollmaterial auf 123 339 224 Frcs. = 33 875 Frcs. für 1 Bahnkm, für Mobiliar und Geräthschaften auf 12 080 169 Francs = 3 504 Frcs. für 1 Bahnkm, im ganzen auf 1 089 261 788 Francs oder 314 086 Frcs. für 1 Bahnkm.

Die Anzahl der Tunnel beträgt 262, davon 25 von über 1 000 m Länge und die Anzahl der Brücken von über 2 m Weite 2 547.

Die Geleislänge mit Stahlschienen beträgt 3 556 km, mit Eisenschienen 1 355 km, mit Holzschwellen 3 112 km, mit Eisenschwellen 1 774 km, ohne besondere Unterlagen 24 km. Das Gewicht der Schienen für das laufende Meter schwankt zwischen 15,1 und 48 kg.

Die Gesammtzahl der Stationen beträgt 980, wovon 811 dem Gesammtverkehr, 166 nur dem Personenverkehr und 3 nur dem Güterverkehr dienen; 805 Stationen sind mit Ausweichgeleisen versehen und 229 mit Centralweichenstellung. Telegraphenstationen bestehen 761, Fernsprechstellen 704; Läutwerke sind angebracht auf 1 905 km Bahnlänge, Blocksignale auf 180 km. Mit Deckungssignalen sind versehen 615 Stationen, mit Orientirungssignalen 206 Stationen, mit Weichen- und Signalverriegelungen 188 Stationen.

Die Länge der ebenen Strecken beträgt 870 km oder 24,4 %, diejenige der geneigten Strecken 2 699 km oder 75,6 %. Von letzteren hatten 802 km Neigungen bis 5 ‰, 862 km solche von über 5 bis 10 ‰, 372 km solche von über 10 bis 15 ‰, 196 km solche von über 15 bis 20 ‰, 161 km solche von über 20 bis 25 ‰, 92 km solche von über 25 bis 30 ‰ und 214 km solche von über 30 ‰.

Die Länge der geraden Strecken misst 2 270 km oder 63,6 %, die Länge der gekrümmten Strecken 1 299 km oder 36,4 %. Von letzteren haben über 1 000 m Halbmesser 232 km, zwischen 1 000 und 700 m Halbmesser 141 km, zwischen 700 und 500 m Halbmesser 259 km, zwischen 500 und 400 m Halbmesser 182 km, zwischen 400 und 300 m Halbmesser 271 km, zwischen 300 und 200 m Halbmesser 81 km und unter 200 m Halbmesser 133 km.

Die durchschnittliche Neigung der gesammten Bahnlänge beträgt 12,15 ‰, diejenige der geneigten Strecken 16,06 ‰. Die grösste Neigung besitzt die Pilatusbahn mit 480 ‰. Der mittlere Krümmungshalbmesser für die gesammte Bahnlänge beträgt 977 m und für die gekrümmten Strecken 355 m, während der kleinste Halbmesser sich auf der Appenzeller Strassenbahn mit 30 m befindet.

An Lokomotiven waren vorhanden 990 Stück, somit 0,272 für 1 Bahnkm. Von denselben haben 18 Stück 1 Triebachse, 414 Stück 2, 493 Stück 3 und 65 Stück 4—6 Triebachsen; 418 Stück sind Maschinen mit Schlepptender, 572 Stück dagegen Tendermaschinen. Die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven beträgt insgesammt 266 879 PS., die mittlere Leistungsfähigkeit einer Maschine 270 PS. Auf 1 Bahnkm entfallen 73 PS.

Es waren 2 429 Personenwagen mit 6 278 Achsen = 1,72 Achsen für 1 Bahnkm vorhanden. Die Wagen hatten 109 815 Sitzplätze oder 17,5 für 1 Wagenachse und 30,16 für 1 Bahnkm. Von den Sitzplätzen entfallen 7 260 auf die I. Klasse, 33 178 auf die II. Klasse und 69 377 auf die III. Klasse.

Der Bestand an Lastwagen beziffert sich auf 11 455 Stück mit 22 985 Achsen = 6,31 Achsen für 1 Bahnkm; davon haben 11 393 Stück 2 Achsen, 49 Stück 3 Achsen und 13 Stück

4 Achsen; 431 waren Gepäckwagen, 5 963 gedeckte und 5 061 öffene Güterwagen. Ihre Tragkraft beträgt 128 052 t, was 5,57 t auf die Achse und 35,17 t auf 1 Bahnkm entspricht.

Die Leistungen des Rollmaterials waren folgende. Es wurden durchschnittlich zurückgelegt: a) von 1 Lokomotive 30 807 Lokomotivkm, b) von 1 Personenwagenachse 28 822 Achskilometer und c) von 1 Lastwagenachse 12 666 Achskm. Die beförderten Lasten vertheilen sich auf das todte Gewicht mit 82,17 % und auf das Nutzgewicht mit 17,83 % des Gesammtgewichts.

Von den 45 383 677 beförderten Reisenden benutzten die I. Klasse 1,1 %, II. Klasse 15,52 %, III. Klasse 83,38 %. Auf 1 Bahnkm entfallen durchschnittlich 12 700 Reisende, 25,26 % sämmtlicher Reisen entfallen auf einfache Fahrten, 45,33 % auf Hin- und Rückfahrten und 29,41 % auf Fahrten zu ermässigten Preisen. Die mittlere Ausnutzung der Sitzplätze beträgt 27,80 % und hat jeder Reisende im Durchschnitt 19,64 km durchfahren.

Das Gesammtgewicht der Güter, einschliesslich Gepäck und Thiere, beziffert sich auf 11 133 260 t (Gepäck 1,43 %, Thiere 1,70 %, Güter aller Art 96,87 %) oder 3 116 t für 1 Bahnkm. Die Tragkraft der Wagen wurde im Durchschnitt ausgenutzt mit 31,8 % und hat jede Tonne durchschnittlich 57,73 km durchlaufen.

Der Personenverkehr hat eine Einnahme von 45 298 066 Francs ergeben = 42,90 % der gesammten Transporteinnahmen, durchschnittlich somit für 1 Bahnkm 12 676 Frcs., für 1 Zugkm 2,52 Frcs., für jeden Reisenden 1,00 Frcs. und für 1 Personenkm 5,08 Rappen. Von den Einnahmen entfallen 8,23 % auf die I. Klasse, 29,31 % auf die II. Klasse und 62,46 % auf die III. Klasse.

Der Ertrag des Gepäck-, Thier- und Güterverkehrs beträgt 60 282 139 Frcs. = 57,10 % der Transporteinnahmen, somit 16 870 Francs für 1 Bahnkm, 2,55 Frcs. für 1 Zugkm und 9,38 Rappen für 1 tkm. 6,08 % der Einnahmen aus dem Lastenverkehr entstammen dem Gepäckverkehr, 4,25 % dem Viehverkehr und 89,67 % dem Güterverkehr.

Aus verschiedenen anderen Quellen wurden noch 5 964 560 Francs vereinnahmt, so dass die Gesammteinnahmen 111 544 765 Frcs. betrugen bezw. 31 215 Frcs. für 1 Bahnkm und 4,39 Frcs. für 1 Nutzkm.

Die reinen Betriebsausgaben beziffern sich auf 57 188 553 Francs = 86,40 % der Gesammtausgaben und 54,17 % der Transporteinnahmen oder 16 004 Frcs. für 1 Bahnkm, 2,42 Frcs. für 1 Zugkm und 2,25 Frcs. für 1 Nutzkm. Von den Betriebsausgaben erforderten die Allgemeine Verwaltung 5,31 %, die Unterhaltung und Aufsicht der Bahn 23,78 %, der Expeditions- und Zugdienst 30,88 % und der Fahrdienst 40,03 %.

Die Gesammtausgaben betragen 66 193 338 Frcs. = 59,34 % der Gesammteinnahmen, und zwar entfallen davon auf 1 Bahnkilometer 18 524 Frcs. und auf 1 Nutzkm 2,61 Frcs.

Der Gesammtüberschuss der Schweizerischen Bahnen erreichte im Berichtsjahre den Betrag von 45 351 432 Frcs. = 40,66 % der Gesammteinnahmen, d. s. auf 1 Bahnkm 12 691 Frcs., auf 1 Zugkm 1,92 Frcs. und auf 1 Nutzkm 1,78 Frcs.

Die Gewinn- und Verlustrechnung weist eine Gesammteinnahme von 59 309 558 Frcs., eine Gesammtausgabe von 14 311 062 Francs und somit einen Reinertrag von 44 998 496 Frcs. oder 3,801 % des im Jahresdurchschnitt 1 183 878 145 Frcs. betragenden Anlagekapitals aus.

Zur Auszahlung gelangten 24 766 662 Frcs. Zinsen für Anleihen oder 3,738 % des durchschnittlichen Anleihekapitals und 19 464 123 Frcs. oder 4,881 % Aktienzinsen (Dividenden). Ausserdem zahlte die Gotthardbahn an das Subventionskapital von 119 Millionen einen Zins von 200 000 Frcs. = 0,168 %.

Der Bestand der Spezialfonds erreichte die Höhe von 37 885 735 Frcs., davon entfallen auf die Erneuerungsfonds 21 985 095 Frcs., Reservefonds 12 369 545 Frcs., sonstige Fonds 3 531 095 Frcs.

Bei den Schweizerischen Bahnen waren im Berichtsjahre insgesammt 25 047 Beamte und Arbeiter beschäftigt, davon bei der Allgemeinen Verwaltung 1 041, im Unterhaltungs- und Aufsichtsdienst der Bahn 7 519, im Expeditions- und Zugdienst 9 795 und im Fahr- und Werkstättendienst 6 692. Auf 1 km Bahnlänge entfallen somit 6,97 und auf 10 000 Frcs. der gesammten Betriebseinnahmen 2,25 Bedienstete.

Auf den Lokomotiveisenbahnen sind im Jahre 1895 876 Unfälle vorgekommen, und zwar 68 Entgleisungen (40 in Ausweichen und 28 auf offener Strecke), 30 Zusammenstösse (29 auf Stationen und 1 auf offener Strecke) und 778 sonstige Unfälle. Getödtet wurden dabei 5 Reisende, 19 Bahnbedienstete und 19 dritte Personen; Verletzungen erlitten 43 Reisende, 657 Bahnbedienstete und 28 dritte Personen. Selbstmorde verübten 14 Personen. Getödtet wurden dabei 5 Reisende, 19 Bahnbedienstete, 19 dritte Personen; verletzt wurden 43 Reisende, 657 Bahnbedienstete, 28 dritte Personen; Selbstmorde kamen 14 vor. Auf 1 Million beförderte Reisende wurden 0,11 getödtet und 0,95 verletzt; auf 10 Millionen Personenkilometer 0,06 Reisende getödtet und 0,48 verletzt. An Bahnbedienstete wurden auf 100 000 Lokomotivkilometer 0,06 getödtet und 2,24 verletzt; auf 1 Million Achskilometer 0,03 getödtet und 1,15 verletzt. Dritte Personen wurden auf 100 Bahnkm 0,53 getödtet und 0,78 verletzt.

II. Drahtseilbahnen.

Die Betriebslänge der 17 Drahtseilbahn-Unternehmungen beträgt 15,904 km. Von diesen Unternehmungen haben 14 eine Spurweite von 1,00 m, die Bahn Lausanne-Ouchy 1,435 m, die Marzilibahn 0,750 m und die Bahn St. Gallen-Mühleck 1,200 m Spurweite.

Der Höhenunterschied der Endstationen schwankt zwischen 31,2 m bei der Marzilibahn und 1 397,8 m bei der Stanserhornbahn, die grösste Steigung zwischen 116 ‰ bei Lausanne-Ouchy und 630 ‰ bei der Stanserhornbahn, der kleinste Bogenhalbmesser der Ausweichungsbögen zwischen 100 m bei der Zürichbergbahn und 1 000 m bei der Beatenbergbahn und bei Lauterbrunnen-Grütschalp und der kleinste Bogenhalbmesser in offener Bahn zwischen 100 m bei der Zürichbergbahn und 400 m bei der Beatenbergbahn und der Salvatorebahn. Bei 10 Bahnen liegt die ganze offene Strecke in der Geraden.

Die Anlagekosten aller Drahtseilbahn-Unternehmungen betragen 10 138 715 Frcs.; auf 1 km Bahnlänge berechnet, schwanken dieselben zwischen 275 566 Frcs. bei Biel-Magglingen und 1 519 023 Frcs. bei der Zürichbergbahn. Ueber 1 000 000 Frcs. für 1 Bahnkm betragen auch die Anlagekosten bei Lausanne-Ouchy (1 373 505 Frcs.) und Territet-Glion (1 100 045 Frcs.).

Die Gesammtzahl der beförderten Reisenden beträgt 2 476 000; sie war am grössten bei Lausanne-Ouchy mit 663 949 Reisenden, am kleinsten bei der Stanserhornbahn mit 20 026 Reisenden.

Die Betriebseinnahmen für 1 Bahnkm schwanken zwischen 17 516 Frcs. bei Biel-Magglingen und 278 957 Frcs. bei der Zürichbergbahn; die Betriebsausgaben für 1 Bahnkm zwischen 11 034 Frcs. bei der Stanserhornbahn und 187 399 Frcs. bei der Zürichbergbahn; der Ueberschuss der Betriebseinnahmen für 1 Bahnkm zwischen 6 099 Frcs. bei Biel-Magglingen und 133 002 Frcs. bei Territet-Glion.

Der Reinertrag in Prozenten des Anlagekapitals schwankt zwischen 0,86 % bei Ecluse-Plan und 8,06 % bei Territet-Glion.

Von den Unternehmungen konnten 5 keine Aktienzinsen (Dividende) bezahlen; bei den übrigen schwanken dieselben zwischen 2,33 % (Biel-Magglingen) und 10 % (Territet-Glion).

Unfälle haben sich nur auf der Bahn Lausanne-Ouchy ereignet, wobei 7 Personen verletzt wurden.

III. Tramways.

Die Betriebslänge der 11 Tramwayunternehmungen beträgt 73,15 km.

Die Anlagekosten belaufen sich auf 8 936 079 Frcs.; für 1 Bahnkm schwanken sie zwischen 21 978 Frcs. (Tramway Mürren) und 249 749 Frcs. (Basler Strassenbahnen).

Mit Pferden werden 4 und mit elektrischen Motoren 5 Tramways betrieben, 2 Tramways haben gemischten Betrieb, und zwar wird derselbe auf dem einen Tramway mit Pferden, Lokomotiven und elektrischen Motoren, auf dem anderen mit Lokomotiven und Luftdruckmotoren bewerkstelligt.

Die Zahl der beförderten Reisenden beträgt 18 391 934 und schwankt auf 1 Bahnkm berechnet zwischen 963 (Tramway Bella vista) und 933 033 (Basler Strassenbahnen), auf 1 Tag und 1 Bahnkm berechnet zwischen 3 (Tramway Bella vista) und 2 566 (Basler Strassenbahnen).

Die Betriebseinnahmen für 1 Bahnkm variiren zwischen 806 Frcs. (Tramway Bella vista) und 122 116 Frcs. (Basler Strassenbahnen), diejenigen auf 1 Reisenden zwischen 10 Rappen (Berner Tramways) und 50 Rappen (Tramway Bella vista); die Betriebsausgaben für 1 Bahnkm zwischen 806 Frcs. (Tramway Bella vista) und 53 910 Frcs. (Basler Strassenbahnen); der Ueberschuss der Betriebseinnahmen für 1 Bahnkm zwischen — 3 176 Frcs. (Centrale Zürichbergbahn) und 68 206 Frcs. (Basler Strassenbahnen).

Der Reinertrag in Prozenten des Anlagekapitals schwankt zwischen — 5,49 % bei Neuchâtel-St. Blaise und 19,24 % bei den Züricher Tramways.

Aktienzinsen (Dividenden) konnten von 7 Unternehmungen nicht gezahlt werden; bei den übrigen 4 Unternehmungen schwanken sie zwischen 4 % (Basler Strassenbahnen) und 19 % (Züricher Tramways).

Unfälle kamen bei 7 Unternehmungen vor, wobei 3 Menschen getödtet und 36 verletzt wurden.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 27. d. Mts. wird der an der Linie Reichenbach-Mylau, zwischen den Verkehrsstellen Oberreichenbach und Reichenbach i. V. unterer Bhf. neu errichtete Haltepunkt Reichenbach i. V.-Karolinenstrasse für den öffentlichen Personen- und Reisegepäckverkehr eröffnet werden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Der zwischen den Stationen Radevormwald und Heide gelegene Haltepunkt Bergerhof wird am 1. September d. J. für den Personenverkehr eröffnet. Die Entfernungen von den benachbarten Stationen betragen: Heide-Bergerhof 1,4 km, Radevormwald-Bergerhof 1,9 km.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3171 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nichtvereinsbahnen, betreffend Antrag auf Aenderung der Bestimmungen in Ziffer 1 A der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften" (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 3213 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat Juli d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.- u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juli d. J. ergibt für 64 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40 621,02 km, folgendes: Im Monat Juli d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 47 392 304 *M.* oder 2 231 710 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 192 *M.* oder 3,38 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 81 085 896 *M.* oder 4 342 387 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 003 *M.* oder 3,94 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Juli d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 135 422 542 *M.* oder 6 632 364 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 4 011 *M.* oder 3,35 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 267 122 563 *M.* oder 13 285 257 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7 769 *M.* oder 3,32 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 37 381 325 *M.* oder 1 948 719 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6 325 *M.* oder 4,77 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 72 429 076 *M.* oder 3 166 081 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 12 072 *M.* oder 3,73 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Betriebseröffnungen.

Bergheimer Kreisbahnen. Am 20. d. Mts. ist die Schlussstrecke genannter Kreisbahnen, die von der Station Bergheim abzweigende 8,1 km lange Strecke Bergheim-Rheidt mit den Stationen Oberaussem (3,8 km ab Bergheim), Niederaussem (5,6 km) und Rheidt B. K. B. (8,1 km) für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Strecke ist wie die übrigen Strecken der Bergheimer Kreisbahnen 1 m-spurig gebaut, wird mit Lokomotiven betrieben und untersteht dem Kleinbahngesetz.

Die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Güter für die an der Strecke belegenen Verkehrsstellen sind auf Station Horrem (Direktionsbezirk Köln) abzufertigen.

Die an den früher zur Eröffnung gelangten Strecken belegenen Stationen Elsdorf, Bedburg und Grefrath sowie die an oben beschriebener Strecke belegene Station Rheidt führen zur Unterscheidung von den gleichnamigen Stationen der Preussischen Staatsbahnen den Zusatz B. K. B. (Bergheimer Kreisbahnen).

Die Bergheimer Kreisbahnen, von denen die Strecken: Benzelrath-Kerpen (8,7 km) am 26. Juni 1896, Kerpen-Blatzheim (4,8 km) am 25. Oktober 1896, Mödrath-Horrem-Elsdorf (16,0 km) am 21. Februar d. J. und Zieverich-Bedburg (5,8 km) am 5. Mai d. J. eröffnet worden sind, stehen im Betriebe der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft zu Köln.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Preussischen Eisenbahndirektionen und die Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn ermächtigt, freiwillige Gaben an Lebensmitteln, Kleidern, Decken, Betten und Hausgeräthen usw., die zur Unterstützung der durch Ueberfluthungen und Hagelschlag betroffenen Bevölkerungen in Schlesien und den Königreichen Sachsen und Württemberg bestimmt sind, auf den Staatsbahnen und der Main-Neckarbahn bis zum 31. Oktober d. J. frachtfrei zu befördern. Die Eisenbahnkommissare sind ermächtigt worden, den ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahnverwaltungen die Gewährung der gleichen Frachtfreiheit zu gestatten.

Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft.

Infolge der erfreulichen Weiterentwickelung der Geschäfte hat der Aufsichtsrath auf Antrag des Vorstandes die sofortige Vollzahlung der restlichen 1 000 000 *M.* des Aktienkapitals, auf die bisher 25 % eingezahlt waren, beschlossen, so dass nunmehr das ganze Grundkapital von 5 000 000 *M.* vollgezahlt ist, sowie ferner die Ausgabe von weiteren 4 000 000 *M.* 4 % Obligationen, bis zum Jahre 1900 unkündbar, rückzahlbar mit 102 %.

Die Allgemeine Lokal- und Strassenbahn-Gesellschaft wird in diesem und dem nächsten Jahre den ganzen Dortmunder Bezirk mit einem Netze elektrischer Strassenbahnen überziehen. In diesem Jahre soll noch gebaut werden die Linie nach Cörne zum Anschlusse an die von Unna kommende Strassenbahn, sowie eine Linie bis nach Brünninghausen. An diese wird die Linie Hombruch-Aplerbeck bezw. Dortmund-Schwerte anschliessen, sodass eine bessere Verbindung mit dieser Stadt geschaffen wird, ebenso eine bessere Verbindung nach Arnsberg.

Königsberg-Cranzer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte wurden im Jahre 1896/97 befördert 319 464 Personen (gegen 327 211 Personen im Vorjahre) und 22 289 (21 516) t Güter.

In dem Berichtsjahre betrugen die Betriebseinnahmen 271 450 (268 212) *M.* und die Ausgaben 125 673 (116 433) *M.* Von dem Ueberschusse in Höhe von 145 777 (151 779) *M.* gelangt nach dem Beschlusse der am 18. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung eine Dividende von 7 % zur Vertheilung.

Am Schlusse des Jahres 1896/97 betrug der Bestand des Erneuerungsfonds 166 546 (153 339) *M.*, des Extrareservefonds 15 340 (13 414) *M.*, des Bilanzreservefonds 47 874 (42 828) *M.* und des Nebenerneuerungsfonds 17 866 (15 366) *M.*

Prignitzer Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Verwaltungsbericht hat im Betriebsjahre 1896/97 im Personenverkehr eine Zunahme stattgefunden, indem 120 415 gegen 114 210 Personen im Vorjahre mit einer Einnahme von 107 030 gegen 103 826 *M.* im Vorjahre zur Beförderung gelangten. Im Güterverkehr hat eine geringe Abnahme der beförderten Tonnen und zwar von 119 672 auf 119 380 t, dagegen eine Zunahme der Einnahmen von 197 782 *M.* auf 201 740 *M.* stattgefunden.

In dem Berichtsjahre betrugen die Einnahmen 335 064 *M.* und die Ausgaben 191 451 *M.*, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 143 613 *M.* und nach Abzug der konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen ein Reingewinn von 116 816 *M.*, der wie folgt verwendet wird: Tilgung der Vorschüsse 2 436 *M.*, 4,5 % Dividende an die Prioritäts-Stammaktien 76 950 *M.*, 1,5 % Dividende an die Stammaktien 25 650 *M.*, Rücklage in den Reservefonds 5 130 *M.*, Eisenbahnsteuer 2 630 *M.* und Vortrag auf neue Rechnung 4 019 *M.*

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Mit dem Bau der Strassenbahnlinien Essen-Gelsenkirchen, Essen-Steele und Essen-Frohnhausen ist nunmehr begonnen worden. Der Bau wird derart beschleunigt, dass die Eröffnung der bezeichneten Linien voraussichtlich noch im Spätherbst erfolgen kann.

Neue Berliner Vorortbahn.

Die Genehmigung für eine die südlichen Vororte von Berlin untereinander verbindende elektrische Strassenbahn zur Personenbeförderung soll nunmehr dem Konsortium der südlichen Vorortbahn auf Grund des Kleinbahngesetzes für die Zeit, während welcher die Unternehmerin das Recht erhalten hat bezw. erhalten wird, die von der Anlage in Anspruch ge-

nommenen öffentlichen Strassen und Plätze zu benutzen, längstens auf die Dauer von 50 Jahren, ertheilt worden sein. Dem „Berl. Act.“ zufolge wird die Linienführung folgende sein: Von dem Hermannplatz in Rixdorf durch die Kaiser Friedrichstrasse, den Richardplatz und die Rudowerstrasse, über die Kreischaussee nach Britz, über den Tempelhofer Weg nach Tempelhof, durch die Dorfstrasse und den Schöneberger Weg nach Schöneberg, daselbst durch die Tempelhoferstrasse, Feurig-, Siegfried- und Monumentenstrasse bis zur Monumentenbrücke, mit Abzweigungen von Rixdorf nach Treptow, durch den Kiefholzweg und die Pannierstrasse bis zur Thielenbrücke, ferner von Tempelhof über die Kreischaussee nach Lankwitz-Lichterfelde, endlich in Schöneberg durch die Bahnstrasse nach dem Bahnhof Grossgörschenstrasse und durch die Kolonnenstrasse nach den Bezirkskommandos. Es wird ferner gestattet, eine Verbindung des Hermannplatzes in Rixdorf bezw. der Monumentenstrasse in Schöneberg mit dem Blücherplatz in Berlin unter Mitbenutzung der Geleise der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft auf dem Hermannplatz, in der Hasenhaide, Blücher-, Belle-Alliance- und Yorkstrasse sowie unter Herstellung eines Anschlussbogens von der Monumentenbrücke durch die Kreuzberg- und Katzbachstrasse nach der Yorkstrasse herbeizuführen.

Berliner elektrische Stadtbahn.

Die Firma Siemens & Halske beabsichtigt eine weitere elektrische Stadtbahn herzustellen und hat dazu die vorläufige grundsätzliche Genehmigung der städtischen Behörden nachgesucht. Diese Stadtbahn soll im Anschluss an die im Bau begriffene, am Potsdamer Platz endigende elektrische Stadtbahn parallel zur Leipziger Strasse Berlin von Westen nach Osten durchqueren und längs der Spree ihre Fortsetzung bis in den Osten der Stadt finden. Sie soll sich vom Potsdamer Platz aus als Unterpflasterbahn uner der Voss- und Mohrenstrasse entlang bis zum Hausvoigteiplatz hinziehen und von hier ab in eine Hochbahn aufsteigen, die den Spittelmarkt überschreitet und sich längs der Spree vorläufig bis zur Köpenicker Brücke fortbewegt. Den Entwurf hat die Firma gleichzeitig dem Königlichen Polizeipräsidium mit dem Antrage unterbreitet, zunächst, wie dies in den Ausführungsanweisungen nach dem Gesetz über Kleinbahnen vorgesehen ist, unter Befürwortung der Dringlichkeit und Nothwendigkeit der in Rede stehenden Bahn die grundsätzliche Entschliessung des Ministers der öffentlichen Arbeiten herbeizuführen.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Der im laufenden Steuerjahre zu den Kommunalabgaben einschätzbare Reinertrag aus dem Betriebsjahre 1896/97 ist bei der Eisern-Siegener Eisenbahn auf 60 000 ℳ. festgestellt worden.

Aus dem Betriebe der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn ist ein kommunalabgabepflichtiger Reinertrag für 1896/97 nicht erzielt worden.

Tarifirung von Mehl und Getreide.

Der Bayerische Eisenbahnrath hat in seiner letzten Sitzung bekanntlich mit Mehrheit einen Antrag des Barons von Soden auf verschiedene Tarifirung von Mehl und Getreide angenommen. Die Bayerische Staatsregierung hat nunmehr die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen angewiesen, in der Eisenbahn-Tarifkommission im Sinne dieses Mehrheitsbeschlusses Anträge zu stellen.

Hauptversammlung des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltnngen.

Die diesjährige Hauptversammlung des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen fand am 6. und 7. d. Mts. in Hamburg statt. Von den dem Verein angehörenden 63 Deutschen Kleinbahnverwaltungen war die grosse Mehrzahl durch die leitenden Persönlichkeiten vertreten. Im Namen des Senats der freien Stadt Hamburg wurde die Versammlung durch Herrn Dr. Brandis begrüsst. Der Jahresbericht stellte die erfreuliche Entwickelung des Vereins fest. Zur Berathung der wichtigen Frage der Haftpflichtversicherung der Kleinbahnen wurde eine Kommission niedergesetzt, welche die verschiedenen Systeme der Versicherung studiren und demnächst bestimmte Vorschläge machen soll. Die Handhabung des Preussischen Kleinbahngesetzes in der Praxis wurde von Dr. Kollmann-Frankfurt a/M. eingehend besprochen. Nach längeren Verhandlungen beschloss der Verein, die geschäftsführende Verwaltung mit der Sammlung allen Materials über das Kleinbahngesetz zu beauftragen, damit daraufhin eine sachlich belegte Eingabe an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten gerichtet werden könne. Direktor Ströhler-Dresden behandelte die wichtige Frage des Enteignungsrechts und des Enteignungsverfahrens, wobei er auf die grossen Vorzüge des in Oesterreich und Ungarn üblichen mündlichen Verfahrens hinwies. Auch in dieser Beziehung wurde die geschäftsführende Verwaltung beauftragt, Material zu sammeln und der maassgebenden Stelle zu unterbreiten. Ueber Schutzvorkehrungen an den Strassenbahnwagen berichtete Oberingenieur Poetz-Hamburg. Ueber die von der Reichspost, von den Eisenbahnen sowie von den physikalischen Instituten an die Kleinbahnen gestellten Anforderungen wird der Verein alles Material sammeln und an maassgebender Stelle vorlegen. Eine lange Debatte entspann sich über das System der Pensionskassen für das bei den Kleinbahnen beschäftigte Personal. Von allen Seiten wurde die Wichtigkeit dieser Frage anerkannt und die Bereitwilligkeit zur Errichtung solcher Kassen erklärt. Eine Kommission von 5 Mitgliedern wird der nächsten Hauptversammlung endgültige Vorschläge über die Organisation solcher Pensionskassen machen. Wegen der künftigen Gestaltung der literarischen Mittheilungen des Vereins wurde der literarischen Kommission und der geschäftsführenden Verwaltung die nöthige Vollmacht ertheilt. Ueber Akkumulatorenbetrieb in Hannover machte Direktor Krüger-Hannover eine Reihe sehr interessanter Mittheilungen, aus welchen hervorging, dass die in Hannover gewonnenen Ziffern der Betriebskosten keinesfalls als allgemein maassgebend anzusehen sind. Nach den in Hannover gemachten Erfahrungen wird den Akkumulatoren eine Betriebsdauer von etwa 3—4 Jahren zugeschrieben. Durch verschiedene Verbesserungen bezüglich der Anbringung der Akkumulatoren in den Wagen sind die Unterhaltungskosten beträchtlich vermindert worden und betragen einschliesslich der Kosten für Erneuerung nicht mehr als 2 ₰ für das geleistete Wagenkilometer. Nach Genehmigung des mit der Summe von 5 550 ℳ. abschliessenden Haushaltungsplanes wurde beschlossen, die nächste Hauptversammlung im Jahre 1898 in Dresden abzuhalten. Zum Schlusse der Verhandlungen berichtete Regierungs-Baumeister Braun-Berlin über die Bau- und Betriebskosten der unterirdischen Stromzuführung im Vergleich mit dem gemischten Akkumulatorensystem und kam zu dem Ergebniss, dass die Betriebskosten bei unterirdischer Stromzuführung geringer seien als bei dem gemischten System.

Strassenbahnen.

K ö n i g s b e r g e r P f e r d e b a h n. Für das Jahr 1896/97 wird die Vertheilung einer Dividende von 10 % in Vorschlag gebracht. Auf der Tagesordnung der am 18. September d. J. stattfindenden Generalversammlung steht der Antrag auf Einführung des elektrischen Betriebs.

Eisenbahn-Rentenbank in Frankfurt a/M.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1896/97 Beleihungen in Höhe von 5 973 216 ℳ. gemacht, sodass sich die Gesammtbeleihungen auf 15 542 198 ℳ. stellen. Der Geschäftsgewinn wird wie folgt verwendet: Rücklage in den Reservefonds A 16 984 ℳ., 4 % Dividende 100 000 ℳ. und persönliche Gewinnantheile 28 954 ℳ., während die restlichen 193 759 ℳ. sowie der Gewinnvortrag vom 1. Juli 1896 mit 487 125 ℳ., zusammen 680 884 ℳ. zur Verfügung der Generalversammlung verbleiben. Die Verwaltung schlägt vor, hiervon 4 % als Superdividende mit 100 000 ℳ. zu vertheilen und den Rest von 580 884 ℳ. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Dividende beträgt somit (wie im Vorjahre) 8 %.

Aus den Niederlanden.

Niederländische Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai 1896 wurde die 28,609 km lange, von der Niederländischen Südbahngesellschaft gebaute Lokaleisenbahn Sittard-Herzogenrath dem öffentlichen Verkehre übergeben. Demzufolge umfasste das von der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen betriebene Eisenbahnnetz 1 482 km Hauptbahnen, 98 km Nebenbahnen und 12 km Strassenbahnen. Hiervon sind Staatsbahnen 1 274 km, eigene Linien der Gesellschaft 73 km und fremde Linien 245 km. Ausserdem hat die Gesellschaft noch in Mitbetrieb 132 km Strecken der Holländischen Eisenbahngesellschaft; ihr gesammtes Betriebsnetz umfasst sonach 1 724 km.

Die Gesammteinnahmen der Gesellschaft betrugen in 1896 20 664 791 fl. Hiervon entfallen auf die Staatsbahnen 18 803 008 (18 619 894) fl., die Linie Gronau Grenze 33 454 (30 769) fl., die Leiden-Wördener Eisenbahn 165 318 (166 785) fl., die Lüttich-Limburger Bahn 1 268 640 (1 253 626) fl., die Lokalbahn Sauwerd-Roodeschool 71 688 (70 827) fl., die Lokalbahn Sittard-Herzogenrath 67 009 fl., die Dampfstrassenbahnen Haag-Scheveningen und Ede-Wageningen 74 876 (79 742) fl. bezw. 26 729 (25 218) fl.; ferner auf die Eisenbahnen in Mitbetrieb: Almelo-Salzbergen 123 627 (135 819) fl., Nymegen-Cleve 17 186 (21 366) fl. und Zevenaar-Winterswyk 13 256 (11 889) fl. Unter den Einnahmen der Staatsbahnen sind miteinbegriffen diejenigen der Linien Tilburg-Nymegen, Emmerich-Landesgrenze und Elten-Welle.

Von den Gesammteinnahmen entstammen 9 497 144 (9 022 787) fl. dem Personenverkehr, 258 914 (237 562) fl. dem Gepäckverkehr, 531 994 (482 735) fl. dem Viehverkehr, 9 269 528 (9 073 944) fl. dem Güterverkehr und 1 107 211 fl. den sonstigen Quellen.

Die Verkehrsausgaben der Gesellschaft betrugen für die allgemeine Verwaltung 578 165 (569 542) fl., den Fahr- und Stationsdienst 4 775 637 (4 721 088) fl., den Bahndienst 1 946 207 (1 877 647) fl., die Maschinenverwaltung 4 881 758 (4 815 607) fl., die Magazinverwaltung 96 760 (83 181) fl. Nach Abrechnung von 451 238 fl. von fremden Eisenbahngesellschaften erstatteter Betriebskosten gemeinschaftlicher Bahnhöfe usw. bleiben 11 827 289 fl. Gesammtbetriebskosten. Ferner wurden noch verausgabt: Wagenmiethe 594 376 (602 505) fl., Kosten für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 89 014 (559 901) fl., Pachtzins für die Staatsbahnen 3 400 000 (3 400 000) fl., Pachtzins usw. für die Privatbahnen 841 066 (820 353) fl., Zuschüsse zu den verschiedenen Reserve- und Erneuerungsfonds 775 000 (435 000) fl., Zuschüsse zu den Ruhegehalts- und Unterstützungsfonds 159 874 (102 422) fl., Abschreibungen 703 995 (697 125) fl., Zinsen 1 411 950 (1 403 413) fl. und sonstige Ausgaben 145 374 (134 056) fl. Aus den verschiedenen Fonds gelangten zur Verwendung: Oberbau-Erneuerungsfonds 404 559 (464 565) fl., Betriebsmittel-Erneuerungsfonds 54 174 (24 327) fl. und Reservefonds 89 875 (130 552) fl.

Von dem Reingewinn im Betrage von 716 854 fl. gelangte eine Dividende von 10 fl. für die Aktie oder 4 % zur Vertheilung. Die Kosten der Betriebseinrichtungen bezifferten sich auf 7 862 407 (7 519 877) fl. und die Beschaffungskosten des Fahrmaterials auf 32 950 742 (32 978 164) fl.

Befördert wurden 11 027 439 (11 836 955) Personen, 18 365 (17 595) t Gepäck, 5 849 559 (5 605 550) t Güter, 17 458 (14 240) Wagenladungen und 247 745 (275 932) Stück Vieh.

Der Fahrpark bestand aus 453 (453) Lokomotiven für Vollbahnen und 19 (19) für Strassenbahnen, 1 727 (1 715) Personen- und Gepäckwagen und 7 871 (7 821) Lastwagen.

Eisenbahn Haag-Rotterdam.

Seitens des Civilingenieurs M. J. van Hattum in Beverwyk ist bei der Regierung die Konzession für den Bau und Betrieb einer Vollbahn zwischen Haag und Rotterdam nachgesucht worden. Diese 19 km lange Linie bezweckt eine kürzere und direkte Verbindung dieser beiden Städte, welche die Züge ohne Zwischenstationen in 14 Minuten zurücklegen sollen. Es ist projektirt, alle halbe Stunde einen Zug in beiden Richtungen fahren, im Sommer erforderlichen Falls viertelstündlich einen solchen verkehren zu lassen. Auf dieser Linie sind nur Züge mit I. und II. Wagenklasse in Aussicht genommen und sollen die Tarife niedriger gehalten werden, als solche bisher auf den bestehenden Konkurrenzlinien sind.

Lüttich-Limburger Eisenbahn.

Wie wir bereits in Nr. 30 S. 260 mittheilten, sind mit Rücksicht auf die bevorstehende Verstaatlichung der Linien der Grossen Belgischen Centralbahn auch zwischen der Belgischen Regierung, der Lüttich - Limburger Eisenbahngesellschaft und der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen, welche die Linien der vorgenannten Gesellschaft betreibt, Unterhandlungen geführt worden wegen Verstaatlichung der Linien der Lüttich-Limburger Eisenbahn.

Diese Unterhandlungen führten zu einem inzwischen seitens der Belgischen gesetzgebenden Gewalt genehmigten Uebereinkommen, nach dem die Linien der Lüttich-Limburger Eisenbahngesellschaft Eindhoven - Hasselt - Lüttich mit Zweigbahnen durch Ankauf in den Besitz des Belgischen Staates übergehen werden.

Am 23. April d. J. ist nun auch — vorbehaltlich der gesetzlichen Genehmigung — zwischen den Belgischen und Niederländischen Regierungen ein Staatsvertrag abgeschlossen worden, auf Grund desselben der Niederländische Staat in den Erwerb der auf Niederländischem Gebiete belegenen Strecken der Linien von Tilburg nach Turnhoot, von Antwerpen nach Gladbach, von Hasselt nach Maastricht, von Maastricht nach Aachen und von Hasselt nach Eindhoven seitens des Belgischen Staates willigt, während letzterer sich verpflichtet, diese Strecken innerhalb 4 Wochen nach erfolgter Genehmigung des Vertrages an den Niederländischen Staat gegen eine näher zu bestimmende Kaufsumme zu übertragen.

Die Deutsch-Türkischen Eisenbahnen im Jahre 1896.

A. Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.

Im Jahre 1896 ist das Türkische Reich in noch höherem Maasse als im Jahre 1895 von grossen und verhängnissvollen politischen Unruhen heimgesucht worden, welche sowohl Kleinasien als auch die Europäische Türkei schwer betroffen haben. Die Unsicherheit der Zustände und die Befürchtung von schwerem Unheil hat Verkehr, Handel und Gewerbefleiss gehemmt; ganz besonders litt darunter Konstantinopel, dessen Handels- und gewerbliche Bevölkerung zum grössten Theil aus Armeniern und Griechen besteht, und welches der Haupteinfuhrplatz für die Europäische Türkei und die Balkanländer immer noch ist. Die Wirkung dieser Verhältnisse auf die Orientalischen Eisenbahnen wurde aber mehr als aufgehoben durch die guten Ernten, welche die Balkanländer im vorigen Jahre gemacht haben, und durch die Steigerung der Getreidepreise; dies hat zu einer sehr vermehrten Getreideausfuhr sowohl aus der Türkei als auch aus Ostrumelien und damit trotz der erwähnten Beeinträchtigungen doch zu einer wesentlichen Erhöhung des Verkehrs und der Einnahme geführt.

Die politischen Verwickelungen haben bewirkt, dass der Vertrag, über den nunmehr seit mehr als zwei Jahren mit der Türkischen Regierung wegen des Baues des Hafens Dedeagatsch und eines zweiten Geleises der Stadtbahn verhandelt wird, immer noch nicht zustande gekommen ist. Es ist zwar gelungen, ihn zur Annahme des Ministerrathes zu bringen, aber die Entscheidung von höchster Stelle steht noch aus. Auch der Hafenbau in Saloniki, der einem Französischen Unternehmer übertragen ist und bezüglich dessen die Gesellschaft ihre Rechte vorbehalten hat, konnte nicht weiter gefördert werden; ebensowenig ist mit dem Ausbau der Kais vor dem Bahnhof in Stambul begonnen. Privatkapital und Privatunternehmer haben sich von allen neuen Dingen gegenwärtig so weit als irgend möglich zurückgehalten. Die Beziehungen der Gesellschaft zur Türkischen Regierung sind trotz deren Verzögerung des Vertragsabschlusses durchweg gut gewesen.

Nicht gleich günstig waren die Beziehungen zur Bulgarischen Regierung, der es offenbar unerwünscht ist, dass ein wichtiger Theil der Eisenbahnen von Ostrumelien sich nicht im Besitze des Landes befindet. Schon seit langer Zeit sind einerseits Ansprüche gegen die Gesellschaft erhoben worden, welche diese ohne die schwerste Schädigung ihrer Interessen nicht erfüllen kann, und andererseits werden die Ansprüche, welche die Gesellschaft auf Grund der durch den Berliner Vertrag und die Viererkonferenz gewährleisteten Verträge erhebt, unerfüllt gelassen. In den letzten Jahren ist nun noch das Bestreben hinzugekommen, die Aus- und Einfuhr von und nach Bulgarien über Burgas zu ziehen und den Wettbewerb von Konstantinopel und besonders von Dedeagatsch, welches bisher der Hauptausfuhrhafen für Getreide aus Ostrumelien war, wenn irgend möglich ganz zu beseitigen. Daraus ist nun auch der Gedanke hervorgegangen, die beiden bisher nur durch die Orientalische Bahn verbundenen Staatsbahnlinien Sofia-Bellowa und Yamboli-Burgas durch eine eigene Staatsbahnlinie zu verbinden und zu einer einheitlichen Linie zu machen, von welcher man annimmt, dass sie den grössten Theil des Ostrumelischen Ausfuhrverkehrs an sich ziehen und dem Hafen Burgas zuführen wird. Der Wettbewerb von Dedeagatsch würde dadurch sehr erschwert werden und die Gegenden, welche die Bulgarische Parallelbahn durchschneidet, würden ihren Verkehr naturgemäss dieser zuführen. Die Ostrumelischen und Türkischen Linien der Gesellschaft würden also nicht unerheblich geschädigt werden, und die Gesellschaft machte deshalb den Versuch, den Bau dadurch abzuwehren, dass sie für den Fall des Verzichts auf denselben nicht blos neuerliche sehr erhebliche Tarifermässigungen, sondern auch andere werthvolle Zugeständnisse in Aussicht stellte. Die Gesellschaft hatte damit keinen Erfolg, da die Bulgarische Regierung überhaupt nicht geneigt war, auf die Parallelbahn zu verzichten, und bei den Verhandlungen nur im Auge hatte, sich die Herstellung der Bahn dadurch zu erleichtern, dass sie streckenweise die Linie der Gesellschaft benutzte und von dieser ausserdem Opfer forderte, welche grösser waren als diejenigen, welche aus dem Wettbewerb der Parallelbahn erwachsen können. Der Bau derselben ist beschlossen, doch wird diese Linie dem Lande ausserordentlich schwere und kaum zu tragende Opfer auferlegen, ohne entsprechende Vortheile zu bieten; denn der Verkehr, dem künftig zwei Linien dienen, ist kaum für eine ausreichend. Indessen hofft die Gesellschaft, dass nach Herstellung des Friedens eine erhebliche Besserung des Verkehrs eintreten, dass sie einen Theil des bedrohten Verkehrs durch geschickte Maassnahmen erhalten und für die nicht abwendbaren Verluste durch allgemeine Verkehrszunahme entschädigt werden werde.

Eine solche hat schon die im vorigen Jahre eröffnete Bahn von Dedeagatsch nach Salonik gebracht, mit der von vornherein direkte Verkehrsbeziehungen eingerichtet wurden; zwischen Konstantinopel und Salonik werden seit dem 26. Juni 1896 direkte Fahrkarten ausgegeben. Der Güterverkehr zwischen den Orientalischen Linien und der Bahn Dedeagatsch - Salonik hat bis jetzt keine Bedeutung und wird auch wohl nie erheblich werden; dagegen hat sich deren strategischer Werth bei den Truppensendungen dieses Jahres gezeigt. In Verbindung mit dieser Linie

haben die Orientalischen Bahnen in der Zeit von Mitte Februar bis Mitte Mai etwa 130 000 Mann, 25 000 Pferde, 2500 Wagen Kriegsmaterial, Mundvorräthe usw. befördert.

Für die Entwickelung des Personenverkehrs ist im abgelaufenen Jahre ein grosser Schritt gethan. Die auf Grund der Tarife des Bedingnissheftes berechneten Preise der Personenbeförderung sind im Vergleich zu den auf den Europäischen Bahnen geltenden ausserordentlich hoch; in erster Klasse 27 Para = 15,5 Cts., in zweiter 20 Para = 11,5 Cts. und in dritter 13 Para = 7,4 Cts. Diese Preise waren schon früher für die Nachbarverkehre und durch die Einführung von Rückfahrkarten zwischen wichtigeren Stationen ermässigt, sind aber im vorigen Jahre allgemein herabgesetzt auf 11 Cts. in erster, 8 Cts. in zweiter und 5 Cts. in dritter Klasse mit Wegfall der besonderen Ermässigungen für Rückfahrkarten usw. Die Stadtbahn, deren Tarife schon sehr ermässigt waren, ist bei dieser Gelegenheit unberührt geblieben; anfangs Mai dieses Jahres ist jedoch auch auf dieser ein neuer Tarif mit weiteren bedeutenden Ermässigungen eingeführt worden. In den verschiedenen Verkehren sind diese Ermässigungen zu verschiedenen Zeiten durchgeführt; seit dem 13. September sind sie allgemein geworden. Bei unverändert gebliebenem Verkehr würde ein Ausfall von etwa 600 000 Frcs. eingetreten sein, aber die Vermehrung der Reisenden ist so bedeutend gewesen, dass trotz der ungünstigen allgemeinen Verhältnisse und trotzdem erst kurze Zeit verstrichen ist, doch der Personenverkehr in der betreffenden Zeit längst nicht die erwähnte Einnahmeverminderung erfahren hat, sodass binnen kurzer Zeit bei einigermaassen günstigen Verhältnissen die Steigerung der Einnahmen aus dem vermehrten Verkehr den Verlust weit mehr als decken wird. Eine bedeutende Steigerung der Kosten tritt dabei nicht ein, da die vorhandenen Züge für einen erheblich grösseren Verkehr Platz bieten.

Die Zahl der im ganzen gefahrenen Personen betrug 3 569 223 gegen 3 846 764 im Vorjahre, also 277 541 weniger; der Stadtbahnverkehr ist aber namentlich infolge der Armenischen Unruhen gegen das Vorjahr um 330 276 Personen gesunken, so dass im übrigen Verkehr eine Vermehrung von 52 735 Personen eingetreten ist. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind gegen das Vorjahr um 638 397 Piaster Gold zurückgeblieben; davon entfallen allein 392 734 P. G. auf den Stadtbahnverkehr und von den verbleibenden 245 663 P. G. kommt noch ein Theil auf die Verminderung des internationalen Verkehrs, der durch die politischen Verhältnisse naturgemäss zurückgehalten ist, und nur ein kleiner Theil wäre auf die Tarifherabsetzung zu rechnen. Es ergibt sich daraus, dass die eingetretene Preisermässigung zum grossen Theil bereits durch eine Vermehrung des Verkehrs gedeckt ist. Diese Mindereinnahme im Personenverkehr ist weit mehr als ausgeglichen durch den übrigen Verkehr; die Einnahmen aus dem Vieh- und Güterverkehr haben nämlich 36 941 606 P. G. gegen 33 364 339 P. G. in 1895 betragen, also 3 577 267 P. G. mehr.

Die hauptsächliche Ursache dieser grossen Steigerung liegt im Getreideverkehr; die Ernte war gut und die Preise des Weltmarktes haben sich gehoben, so dass eine stärkere Ausfuhr stattgefunden hat. Gefahren wurden im ganzen 646 524 t Güter (gegen 567 374 t in 1895); davon kamen auf Getreide 320 601 (217 584) t, also 103 017 t Getreide mehr. Ausserordentlichen Mehrverkehr haben auch die Melonen gebracht; gefahren wurden 26 298 (19 822) t. Abgesehen von diesen beiden Frachtgegenständen hat sich eine wesentlich durch die allgemeinen Verhältnisse bedingte, aber nicht erhebliche Verminderung des übrigen Güterverkehrs um 30 343 t ergeben, so dass die Vermehrung des ganzen Güterverkehrs 79 150 t gegenüber 1895 beträgt.

Nach der Betriebsrechnung wurden 1896 vereinnahmt für Personen, Gepäck und Hunde 17 299 664,87 P. G., für Güter und Vieh 36 941 606,42 P. G. und an Miethe der Magazine 255 140,25 P. G., also im ganzen 54 496 411,54 P. G. = 12 444 734,67 Frcs. oder 9 847,21 Frcs. für 1 km; hierzu kamen 33 100,35 Frcs. Antheil an den Pachtzinsen der Grundstücke, 34 715,50 Frcs. Antheil an dem Pachtzinse der Linie Bellowa-Vakarel und 75 437,65 Frcs. Beitrag der Gesellschaft Salonik-Monastir zu den allgemeinen Verwaltungskosten. Von der 12 587 988,17 Frcs. betragenden Summe waren zu bestreiten: 684 309,95 Frcs. für die Direktion und allgemeine Verwaltung, 1 475 295,95 Frcs. für den Verkehrs- und Expeditionsdienst, 1 971 968,85 Frcs. für Zugförderung und Werkstätten und 1 940 407,55 Frcs. für die Bahnerhaltung, also im ganzen 6 071 982,30 Frcs. an ordentlichen Betriebsausgaben, ferner 383 022,67 Frcs. an ausserordentlichen Ausgaben, 426 243,68 Frcs. allgemeine Unkosten, 98 891,80 Frcs. Einlage in die Unterstützungskasse, 1 895 674,50 Frcs. Antheil der Türkischen Regierung an den Einnahmen und 20 000 Frcs. Zuweisung an den Feuerversicherungsbestand; es verblieb also ein Ueberschuss von 3 692 173,22 Frcs., der sich durch 138 505,59 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre und 38 072,51 Frcs. Zinsen und verschiedene Erträge auf 3 868 751,32 Frcs. erhöhte, aber durch Bezahlung von 1 037 876,78 Frcs. Zinsen und durch Zuweisung von 157 069,87 Frcs. an den Tilgungsbestand auf 2 673 804,72 Frcs. ermässigte. Die am 26. Juni d. J. abgehaltene Hauptversammlung beschloss, 126 764,96 Frcs. den satzungsmässigen Rücklagen, 300 000 Frcs. dem Erneuerungsbestand für Betriebsmittel und Geleise und 500 000 Frcs. den ausserordentlichen Rücklagen zuzuführen, 1 600 000 Frcs. als Gewinn (je 16 Frcs. für den Antheilschein) zu vertheilen und 147 039,76 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen.

B. Eisenbahn Salonik-Monastir.

Die Betriebslänge hat keine Aenderung erfahren, aber die für die Einnahmegewähr maassgebende Länge, welche bisher mit 218,566 km angesetzt war, wurde nach neuerlicher Abmessung amtlich auf 219,2 km festgesetzt. Der kilometrische Ertrag des Geschäftsjahres belief sich auf 28 080,54 P. G. oder 6 412,44 Frcs., demnach 97,55 Frcs. mehr als im Vorjahre. Wenn das Ergebniss nicht ganz so befriedigend ist, als man hoffen durfte, so liegt der Grund darin, dass die bereits im Vorjahre eingetretene allgemeine Handelsstockung, sowie die Entwerthung der landwirthschaftlichen Erzeugnisse im ersten Halbjahre 1896, noch einen viel schlimmeren Charakter annahmen als im Vorjahre. Die Folgen dieses Niederganges machten sich auch bei der Mazedonischen Bahn fühlbar und die Einnahmen des ersten Halbjahres waren demnach bedeutend niedriger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Erst gegen Ende August trat infolge Anziehens der Getreidepreise ein Umschwung ein; seitdem hat sich die Lage bedeutend gebessert, sodass bis zum Ende des Jahres nicht nur die Mindereinnahmen gegen das Vorjahr ausgeglichen, sondern auch noch ein Mehrertrag erzielt werden konnte.

Der Verkehr in den hauptsächlichsten Aus- und Einfuhrwaaren, namentlich Getreide, Holzkohlen, Bauholz, Petroleum und Manufakturwaaren aller Art, hat auch im Berichtsjahre wieder eine erfreuliche Weiterentwickelung gezeigt; dagegen ist bei den Mineralien, bei Kalk, Cement und Brennholz ein Rückgang in den Sendungen zu vermerken. Die Abnahme in der Verfrachtung von Mineralien ist den niedrigen Preisen zuzuschreiben, auf welche diese Gegenstände und besonders das Chromerz während des Berichtsjahres gesunken sind, da in Anbetracht der Höhe der Gewinnungs- und der Frachtkosten bis in die Stationen der Bergbau bei diesen Preisen nicht mehr recht rentirte; es sind daher in dieser Waare nur sehr wenig grössere Abschlüsse erfolgt. Die Verminderung im Verkehr von Kalk und Cement ist darauf zurückzuführen, dass im Jahre 1895 noch bedeutende Sendungen für Rechnung der Baugesellschaft erfolgten, welche diese Gegenstände für die Vollendungsarbeiten benöthigte; mit der Beendigung dieser Arbeiten hörten diese Sendungen auf. Wenn die Brennholzsendungen trotz der niedrigen Tarife, welche für diesen Gegenstand auf der Mazedonischen Bahn festgesetzt sind, ebenfalls abgenommen haben, so ist der Grund hierfür theils darin zu suchen, dass infolge des aussergewöhnlich milden Winters der örtliche Verbrauch etwas geringer war als im Vorjahre, theils aber auch in den Schwierigkeiten, welche zwischen den Hauptausfuhrhändlern und den Forstbeamten wegen der Abfuhrgebühren entstanden; schliesslich macht sich auch der Wettbewerb geltend, welcher der Mazedonischen Bahn auf dem Saloniker Platze durch die anderen Bahngesellschaften und durch die Segler gemacht wird, die solches Holz von der Griechischen Küste und den Inseln einführen. Gegen Ende des Berichtsjahres wurden neue Spezialtarife eingeführt, welche ermässigte Sätze für die Verfrachtung von Getreide, Wein, Bergwerkserzeugnissen, Rohbaumwolle und gesponnener Baumwolle. sowie für Sammelgüter gewähren. Da jedoch diese Tarife erst Ende Oktober 1896 zur Einführung kamen, so konnte sich ihr Einfluss im Berichtsjahre noch nicht fühlbar machen.

Im grossen und ganzen wickelte sich der Zugverkehr mit grosser Regelmässigkeit ab und wurde durch Naturereignisse nur während der ersten 19 Tage des Monats Januar infolge von ausserordentlichen Schneetreiben und dadurch hervorgerufenen Verwehungen zwischen Ostrowo bezw. Sorowitsch und Banitza, sowie an verschiedenen Tagen der Monate November und Dezember durch Ueberschwemmungen gestört, welche durch das Austreten des Kara Inchesu, des Wardar und der Sokolova verursacht waren.

Befördert wurden im Jahre 1896 (1895) 657 (795) Personen in I., 7 897 (8 246) Personen in II. und 82 643 (73 084) Personen in III. Klasse, also im ganzen 91 197 (82 125) Reisende, ferner 212 (215) t Gepäck, 304 (251) Stück Hunde, 0,441 (0,261) t Packete, 50 943 (46 610) t Eil- und Frachtgut und 711 (695) t Vieh. Die Hauptfrachten boten Getreide mit 16 548 t, Bauholz mit 4 385 t, Holzkohlen mit 4 206 t, Salz mit 2 804 t, Petroleum mit 2 662 t, Zucker mit 1 932 t, Spezereiwaaren mit 1 757 t, Manufakturwaaren mit 1 406 t, verschiedene Mineralien mit 1 203 t und Wein mit 1 018 t.

Die Betriebseinnahmen betrugen 1 397 645,07 Frcs.; davon entfielen 40,6 % auf Reisende, 1 % auf Gepäck, Hunde und Packete, 58 % auf Eil- und Frachtgut, 0,8 % auf Vieh und 0,1 %

auf Verschiedenes (Pachtzinse.) Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 645131,61 Frcs., von denen 23,3 % auf allgemeine Verwaltungskosten, 19,7 % auf den Verkehrsdienst, 22 % auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst und 35 % auf den Bahnerhaltungsdienst entfielen. Zu den Betriebsausgaben kamen 34 610,16 Frcs. ausserordentliche Ausgaben und 4 761,60 Frcs. Beitrag der Gesellschaft zur Unterstützungskasse, sodass ein Betriebsüberschuss von 713 141,70 Frcs. verblieb. Hierzu kamen 56 876,77 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre, 13 646,16 Frcs. Zinsen, 711,93 Frcs. Kursgewinne und 1 735 485,70 Frcs. Einnahmegewähr der Türkischen Regierung; von der 2 519 862,26 Frcs. betragenden Summe waren 1 786 083,20 Frcs. Zinsen und 119 000 Frcs. Tilgung der Schuldverschreibungen zu bestreiten, sodass 614 779,06 Frcs. zur Verfügung der Hauptversammlung standen. Es wurden zunächst 50 000 Frcs. dem Bestand für Erneuerungen und 125 000 Frcs. dem Bestand für Vollendungsarbeiten zugeführt und 250 000 Frcs. als Gewinn (5 %) an die Vorzugsantheilscheine vertheilt; von den verbleibenden 189 779,06 Frcs. flossen 9 488,95 Francs in die Rücklagen, ebenfalls 9 488,95 Frcs. wurden dem Verwaltungsrath zugebilligt, 50 000 Frcs. erhielten die Vorzugsantheilscheine als zweiten Gewinn (1 %), ebenfalls 50 000 Frcs. die Stammantheilscheine als Gewinn (1 %) und der Rest von 70 801,16 Frcs. wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme

Priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Infolge Hochwassers war der Güterzugverkehr nach dem nächst der diesseitigen Station Wien gelegenen Erdberger Gaswerke vom 30. Juli bis inklusive 7. August l. J. eingestellt.

Wien, am 21. August 1897. (1858)

Königlich Rumänische Staatsbahnen. Infolge von Hochwasser war der Güterverkehr auf folgenden Linien unterbrochen, und zwar:

1. Braila - Braila-Hafen vom 19/6. bis inkl. 6/7.,
2. Galati - Galati-Hafen vom 20/6. bis inkl. 21/7.

Bukarest, den 20. August 1897. (1859)

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung in Nr. 62 d. Ztg. — Inser. Nr. 1726 — bringen wir zur allgemeinen Kenntniss, dass die infolge Hochwasserschäden eingetretene Verkehrsunterbrechung in der Strecke Wien-Baden-Neustadt und Wien-Pottendorf-Neustadt am 19. d. Mts. behoben und der Gesammtverkehr wieder aufgenommen worden ist.

Wien, am 18. August 1897. (1860)

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Vom 22. d. Mts. ab ist auf der Linie Pirna - Berggiesshübel der Gesammtverkehr wieder aufgenommen worden.

Dresden, den 22. August 1897. (1861)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Auf der bisher gesperrten Strecke Wendischfähre-Kohlmühle der Linie Schandau-Neustadt wird der volle Betrieb am 22. d. Mts. wieder aufgenommen.

Dresden, am 20. August 1897. (1862)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Auf der Linie Mügeln-Geising-Altenberg wird der Gesammtverkehr von Mügeln b. P. bis Wecsenstein am 23. d. Mts. wieder aufgenommen.

Dresden, am 21. August 1897. (1863)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Auf nachstehenden Strecken wurde der Gesammtverkehr wieder, wie folgt, aufgenommen:

Am 31. Juli:
Stanislau-Kolomea.
Am 1. August:
Leoben-Vordernberg,
Ried-Neumarkt-Kalham,
Salzburg-Hallein,
Hannsdorf-Ziegenhals,
Niklasdorf-Zuckmantel.
Am 2. August:
Aschbach-St. Peter-Seitenstetten,
Kefermarkt-Freistadt,
Niederlindewiese-Heinersdorf.
Am 3. August:
Steinach-Irdning-Bischofshofen.
Am 4. August:
Steyr-Kleinreifling,
Niklasdorf-Ziegenhals.
Am 5. August:
Böhm. Leipa-Niemes,
Hieflau-Eisenerz,
Kleinmünchen-Asten,
Vöcklabruck-Salzburg.
Am 6. August:
Scheibmühl-Hainfeld.
Am 7. August:
Vöcklabruck-Kammer.
Am 8. August:
Nussdorf-Klein-Schwechat-Penzing,
Rekawinkel-Amstetten.
Am 9. August:
Bodenbach-Komotau,
Budweis-Wessely,
St. Pölten-Tulln.
Am 10. August:
Landek-St. Anton.
Am 14. August:
Kleinreifling-Selzthal,
Pöchlarn-Kienberg-Gaming,
Ried-Manning.
Am 16. August:
St. Pölten-Kernhof.

Wien, am 18. August 1897. (1864)

Priv. Oesterreichisch - Ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. Der infolge eingetretenen Hochwassers unterbrochene Verkehr nach der diesseitigen Station Schönpriesen-Umschlagplatz ist am 7. d. Mts. wieder aufgenommen worden.

Wien, am 13. August 1897. (1865)

---

2. Güterverkehr.

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahngesellschaft. Mit dem 1. September d. J. wird die bisher nur dem Wagenladungs-Verkehr der angeschlossenen Zeche Preussen I dienende Station Preussen für den allgemeinen Wagenladungs-Verkehr freigegeben.

Die Annahme von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Dortmund, den 20. August 1897. (1866)
Die Direktion.

Die Hefte 7 a (vom 15. März 1896) und 7 b (vom 1. Juni 1889) des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs für den Verkehr zwischen den Belgischen Häfen und den inneren Belgischen Stationen einerseits und Württembergischen andererseits, ferner der im Verkehr zwischen Belgien und Württemberg bestehende Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbrikets vom 1. Dezember 1891 treten voraussichtlich am 1. Oktober d. J. ausser Geltung und werden durch neue Tarife mit theils ermässigten, theils auch geringfügig erhöhten Sätzen ersetzt.

Zum gleichen Tage werden die Sätze der Stationen Mengen und Sigmaringen (Badische Bahn) in den Heften 6 a und 6 b des bezeichneten Tarifs sowie im Belgisch - Badischen Kohlentarif vom 1. Juni 1896 geringfügig erhöht.

Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus der Württembergischen und Badischen Staatsbahn und der unterzeichneten Verwaltung.

Strassburg, den 20. August 1897. (1867)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Elbumschlags - Verkehr Westösterreich - Riesa-Elbkai. Die im Tarifnachtrag I vom 1. September d. J. aufgenommene Bestimmung wegen Einbeziehung der Station Pilsen-Skodawerke ist zu ändern, wie folgt: „Die Frachtberechnung im Verkehr mit dieser Station erfolgt zu den für die Station Pilsen bestehenden um fünf Zehntel Pfennig für 100 kg erhöhten Frachtsätzen."

Dresden, am 19. August 1897. (1868)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Am 27. August d. J. gelangt der Nachtrag III zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen im oben bezeichneten Verbande zur Einführung.

Er enthält Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen und Tarifsätze für in den Verband neu aufgenommene Dänische Stationen.

Altona, den 17. August 1897. (1869)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. September d. J. werden die im Tarifheft II der Abtheilung E und im Tarifheft 5 der Abtheilung B von Pfälzischen und Reichsbahnstationen nach Emden, Leer, Norden und Papenburg bestehenden Frachtsätze der Ausnahmetarife 19 und E für Eisen des Spezialtarifs II und einige Eisenartikel

des Spezialtarifs I zur Ausfuhr über See nach aussereuropäischen Ländern auf die Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt. Gleichzeitig erhält das Waarenverzeichniss dieser Ausnahmetarife in seinen letzten Abschnitten eine andere Fassung.

Die betheiligten Dienststellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung ertheilen Auskunft.

Köln, den 20. August 1897. (1870)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 25 August d. J. ab kommen für die nachbezeichneten Stationsverbindungen anderweite ermässigte und neue Entfernungen zur Einführung, die bei der Frachtberechnung anzuwenden sind:

1. Zeitz (Sächs. Staatsb.) einerseits und die Stationen der Pfälzischen Bahnen, der Reichseisenbahnen, der Badischen Staatsbahnen sowie der Bregthalbahn und der Kaiserstuhlbahn andererseits;
2. Altenburg, Breitingen, Groitzsch, Lucka i. S.-A., Meuselwitz, Rehmsdorf, Rositz, Trebanz-Treben und Zeitz (Sächs. Staatsb.) einerseits und Darmstadt Hauptbhf. (Dir.-Bez. Mainz) und Heidelberg Hauptbhf. und Schwetzingen der Badischen Staatsbahn andererseits;
3. Elsterwerda (B. D. B.), Gera (Reuss), Görlitz i. Schles., Grosszschocher, Kamenz i. Sachsen, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresd. Bhf.), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau, Weida, Weida-Altst. und Zeitz der Sächs. Staatsb. einerseits und die Stationen der Strecke Kaiserslautern - Lauterecken-Staudernheim und der Strecke Rohrbach b. Landau-Klingenmünster der Pfälzischen Bahn andererseits;
4. Rappenau-Saline einerseits und die Sächsischen Verbandsstationen andererseits.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 19. August 1897. (1871)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Die Station Walburg des diesseitigen Direktionsbezirks wird vom 1. September d. J. ab in den Ausnahmetarif 6 (für Kohlen usw.) des Gruppentarifs VI und der Wechseltarife mit dieser Gruppe als Versandstation aufgenommen.

Cassel, den 20. August 1897. (1872)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der geschäftsführenden Verwaltungen.

Deutsch - Dänischer, Deutsch - Skandinavischer und Deutsch - Schwedisch-Norwegischer Verband. Am 27. August d. J. tritt an Stelle der „Reglementarischen Bestimmungen“ unter A der Tarife für die oben bezeichneten Verbände ein besonderes Tarifheft unter dem Titel „Verbands-Gütertarif, Heft 1“ für den Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Dänemarks, Schwedens und Norwegens andererseits in Kraft.

Dieser Tarif enthält:

a) die Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr d. d. Bern, den 14. Oktober 1890 nebst Zusatzvereinbarung zu demselben vom 16. Juli 1895;
b) die Ausführungsbestimmungen zu diesem internationalen Uebereinkommen;
c) die Zusatzbestimmungen der Verbandsbahnen.

Durch die Verschiedenartigkeit der z. Zt. bestehenden Reglements und des nunmehr für die oben bezeichneten Verkehre zur Einführung kommenden internationalen Uebereinkommens sind sowohl Verkehrserleichterungen als auch Verkehrserschwernisse bedingt.

Letztere werden im Verkehre mit Schweden und Norwegen erst vom 1. Oktober d. J. ab gültig.

Besonders wird darauf hingewiesen, dass die gegenwärtig für den Verkehr mit Dänemark, Schweden und Norwegen in Benutzung stehenden mehrsprachigen Frachtbriefe mit dem obengenannten Tage aufgehoben werden und für diesen Verkehr alsdann ausschliesslich die gewöhnlichen internationalen Frachtbriefformulare Verwendung zu finden haben.

Exemplare des neuen Tarifs können zum Preise von 50 ₰ für das Exemplar von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Bis zum Erscheinen des Tarifs ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Altona, den 16. August 1897. (1873)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Dänischer Verband Mit dem 27. August d. J. tritt der Tarif für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Deutsch-Dänischen Verbande vom 1. Juli 1875 (Neudruck vom 15. März 1882) ausser Kraft.

Eine direkte Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen findet zwischen Deutschen und Dänischen Stationen von diesem Tage ab nicht mehr statt.

Etwaige Sendungen werden künftig auf der Grenzstation umexpedirt. Die hierdurch für auf eigenen Rädern laufende Eisenbahnfahrzeuge bedingten Frachterhöhungen werden erst vom 1. Oktober d. J. ab gültig.

Altona, den 17. August 1897. (1874)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Dänischer Verband. Am 27. August d. J. gelangt der Nachtrag II zu den Tarifheften 2 und 3 des Verbands-Gütertarifs vom 1. Januar 1893 zur Einführung.

U. a. werden die Stationen Eggebek und Wilhelmsburg des Direktionsbezirks Altona sowie Altenburg der Sächsischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen.

Für die Kölner Bahnhöfe treten gegenüber den bisherigen Frachtsätzen geringe Erhöhungen ein, wohingegen die Ausnahmefrachtsätze für rohe Kalisalze bedeutend ermässigt werden.

Bis zum Erscheinen der Nachträge ist das Nähere bei dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Altona, den 17. August 1897. (1875)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Schwedisch - Norwegischer Güterverkehr über Sassnitz-Trelleborg. Mit dem 27. August d. J. werden die „Reglementarischen Bestimmungen“ unter A des Tarifs für den obenbezeichneten Verkehr aufgehoben und durch anderweite Bestimmungen ersetzt, welche in einem neu erschienenen „Verbands-Gütertarif, Heft 1“ für den Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Dänemarks, Schwedens und Norwegens andererseits enthalten sind.

Exemplare des neuen Tarifs können zum Preise von 50 ₰ für das Exemplar von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Altona, den 17. August 1897. (1876)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Aufnahme von „Erze, auch aufbereitete, usw., wie im Spezialtarif III genannt“ in den Rohstofftarif. Im Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehr, ferner im Wechselverkehr mit Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn werden mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) „Erze, auch aufbereitete, usw., wie im Spezialtarif III genannt“ unter der neuen Ziffer 8 mit den für Erde usw. unter a der Anwendungsbedingungen vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen aufgenommen.

Berlin, den 17. August 1897. (1877)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. September l. J. wird für Thiersendungen nach dem städtischen Viehhof in Karlsruhe, welcher durch Gleisanlagen mit dem Hauptbahnhof in Verbindung steht, neben den für Karlsruhe Hauptbahnhof bestehenden Frachten eine Ueberfuhrgebühr von 1 ℳ 50 ₰ für den Wagen erhoben.

Karlsruhe, den 18. August 1897. (1878)
Generaldirektion.

Deutsch - Skandinavischer Verband. Mit Gültigkeit vom 27. August d. J. kommt zum Tarif für den obenbezeichneten Verband der Nachtrag VII zur Einführung.

Durch ihn werden die bestehenden Tarifsätze für die Station Sonneberg i/Th. mit Geltung vom 1. Oktober d. J. ohne Ersatz aufgehoben, wogegen u. a. die Station Wilhelmsburg mit den für Hamburg H. gültigen Frachtsätzen in den Verband aufgenommen wird.

Altona, den 17. August 1897. (1879)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen trans usw. Deutsch-Alexandrowoer und Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Heft II. Mit Gültigkeit vom 1./13. September alten/neuen Stils 1897 ist eine neue Tarifsammlung (Swodtarifow) unter der Tarifnummer 6280 in der Russischen Tarifsammlung vom 12./24. Juli 1897 Nr. 860 veröffentlicht worden. Dieselbe enthält neue, theils höhere, theils niedrigere Frachtsätze für die Beförderung von Eisen, Blech, Stahl und Gusseisen (Roheisen), unbearbeitet, d. h. für alle Güter der 32. Gruppe, sowie von Schienenbefestigungs Gegenständen, Eisenbahnschienen, -Kreuzungen und -Weichen aus Gruppe 33, Eisenschlacken und Kiesrückstände aus Gruppe 78 und Erze aus Gruppe 92 der allgemeinen Russischen Waaren-Nomenklatur.

Die neuen, vom 1./13. September alten/neuen Stils 1897 im inneren Russischen Verkehr gültigen Frachtsätze können erst zu einem späteren, besonders bekannt zu machenden Termin im Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande zur Einführung gelangen und wird daher empfohlen, soweit die neuen Frachtsätze niedriger sind als die im Deutsch-Russischen Gütertarif vom 20. Dezember

1894 alten/1. Januar 1895 neuen Stils enthaltenen Rubelfrachtsätze für die gleichen Artikel, die Umkartirung an der Grenze im gebrochenen Verkehr vorzuschreiben. Es empfiehlt sich hierbei, dass die Sendungen zu den betreffenden Deutschen Grenztarifen zur Ausfuhr nach Russland abgefertigt, an der Grenze verzollt und mit neuem Russischen Frachtbriefe für den inneren Verkehr bei der Russischen Grenzstation aufgegeben werden.

Da die Frachtunterschiede sehr verschieden und in einzelnen Fällen und für gewisse Entfernungen die Ermässigungen nur sehr geringfügig sind, so wird es Sache der Absender sein, in jedem Falle zu prüfen, ob die Umexpedition auf der Russischen Grenzstation zur Erzielung niedrigerer Transportkosten bis zur Bestimmungsstation gegenüber dem direkten Deutsch-Russischen Frachtsatze lohnend erscheint. Auf bezügliche schriftliche Anfrage ist die geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes, Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg, bereit, Auskunft zu ertheilen. Es ist hierzu erforderlich, dass die Versandstation, die Bestimmungsstation in Russland und die tarifmässige Bezeichnung der Sendung angegeben wird.

Bromberg, den 18. August 1897. (1880)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung
des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes.

Deutsch - Schwedisch - Norwegischer Verband. Am 27. August d. J. gelangt zum Tarif für den obenbezeichneten Verband der Nachtrag II zur Einführung. Durch ihn wird u. a. die Station Wilhelmsburg mit den für Hamburg H. gültigen Frachtsätzen in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 17. August 1897. (1881)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Niederländischer Verband. Am 1. September d. J. gelangen für die Beförderung von Verblendsteinen von Station Siegersdorf des Direktionsbezirks Breslau nach den Stationen Amsterdam (loco), Haag und Rotterdam (loco) der Niederländischen Staats- und Holländischen Bahn Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 19. August 1897. (1882)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - Niederländischer Verband. Am 1. September d. J. wird die Station Leipzig-Eutritzsch des Direktionsbezirks Halle mit den für Leipzig Magd. Bhf. gültigen Frachtsätzen in den Verbands-Gütertarif, Heft 2, einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 19. August 1897. (1883)

Königliche Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Sämmtliche während der Zeit vom 15. September bis 30. November d. J. nach Stuttgart aufgegebenen Wagenladungen von frischem Obst werden auf den Nord- und Westbahnhof daselbst verwiesen.

Hiernach sind die nach Stuttgart bestimmten Obstwagen in der gedachten Zeit ausschliesslich auf den Nordbahnhof abzufertigen, insoweit nicht Stuttgart Westbahnhof in den Frachtbriefen als Empfangsstation vorgeschrieben ist. Frachtbriefvorschriften, welche die Bereitstellung der Obstwagen auf dem Hauptgüterbahnhof Stuttgart bezwecken, bleiben unberücksichtigt.

Stuttgart, den 20. August 1897. (1884)

Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

3. Verdingungen.

Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen

ca. 6 400 Stück Hammer- und Besenstiele etc. und
„ 7 400 „ Feilenhefte

vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, Kattowitz, den 1. September 1897, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen im Zimmer Nr. 4 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,50 ℳ. portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer Nr. 63 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 29. September 1897.

Kattowitz, den 20. August 1897. (1885)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der „Deutschen Verkehrs-Blätter", betr. Deutscher Flügelrad-Kalender, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 67. **Zeitung des Vereins** 1897.



Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 28. August 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 16 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Die Eisenbahnen Rumäniens.

Von **P. F. Kupka.**

Gleichwie die inneren waren auch die äusseren Verhältnisse der ehemaligen Donaufürstenthümer Moldau und Walachei nicht danach geartet, jene Länder an den Errungenschaften der Eisenbahnen schon frühzeitig theilnehmen zu lassen, weshalb die späteren thatkräftigen Bestrebungen und die mit grossem Geschick erzielten Erfolge, welche das junge Königreich trotz vielfacher Schwierigkeiten in verhältnissmässig kurzer Frist zu verzeichnen hat, um so anerkennenswerther sind. Der Minister der öffentlichen Arbeiten von Bratianu konnte anlässlich der im Juni d. J. in Bukarest abgehaltenen Technikerkonferenz*) wohl mit voller Berechtigung sagen: „Geraume Zeit von der civilisirten Welt getrennt, trachtet das heutige Rumänien die in Kämpfen für seine nationale und staatliche Erhaltung und Gestaltung verwendete Zeit einzuholen."

Der Eisenbahnbau fand in König Karl, Deutschlands Spross, seinen eifrigsten Förderer; sowohl Deutsches, als Oesterreichisches und Englisches Geld suchten und fanden dort reichlich Beschäftigung; Oesterreich-Ungarn und Deutschland, ersteres überdies noch ein die freundschaftlichsten politischen sowie regen wirthschaftlichen Beziehungen unterhaltendes Nachbarland, standen sozusagen Gevatter bei den ersten Anlagen der modernen Verkehrsmittel.

Seine heutige Gestalt erhielt Rumänien (siehe die beigedruckte Karte) erst durch den Berliner Frieden im Jahre 1878, indem es für die nördlich der Donaumündungen gelegene

*) Zu vergleichen Nr. 52 S. 482 d. Ztg.

Provinz Bessarabien die südlich gelegene baum- und regenlose Dobrudscha eintauschte. Das Land bildet ein im Süden von der Donau, im Osten vom Pruth begrenztes nach Norden umgebogenes Knie, das infolge Angliederung der Dobrudscha eine Fortsetzung an das Schwarze Meer und damit einen ausgedehnten Küstenstreifen mit dem stets eisfreien und den grössten Schiffen zugänglichen Hafen Constantza (Küstendje) erhielt, wodurch nicht nur die lange Fahrt von Braila durch die Donaumündungen, sondern auch die Zahlung ansehnlicher Donaugebühren erspart wird.

Um das heute Erreichte nach Gebühr würdigen zu können, ist es nöthig, die Geschichte der Eisenbahnen wenigstens flüchtig zu streifen. Hierfür, sowie für die weitere Entwickelung des Netzes und dessen Ergebnisse dienten als Quellen mehrere von der Generaldirektion der Rumänischen Eisenbahnen mir gütigst zur Verfügung gestellte umfangreiche Veröffentlichungen, dann die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" und Dr. W. Koch's bekanntes „Handbuch".

Noch zur Zeit des Türkischen Besitzes hatte eine Englische Gesellschaft die Linie Czernavoda-Constantza (65,3 km) erbaut und am 4. Oktober 1860 eröffnet; sie ist somit die älteste Bahn des heutigen Netzes.

Die Englische Gesellschaft baute — als Fortsetzung der am 7. November 1866 eröffneten Linie Varna-Rustschuk an der Donau — die Strecke von Giurgewo, gegenüber Rustschuk, über Fratesti nach Filaret bei Bukarest, 69,8 km, nebst einer kleinen Abzweigung zum Donauhafen Smarda und übergab diese am 1. November 1869 dem öffentlichen Verkehr.

Die Oesterreichische Lemberg-Czernowitz-Eisenbahngesellschaft (nunmehr K. K. Staatsbahnen) erhielt die Konzession für nachstehende Rumänische Linien, und zwar: von der Landesgrenze bei Suczawa über Veresti und Pascani nach Roman, 102,5 km, und setzte diese im Anschluss an die am 28. Oktober eröffnete Oesterreichische Linie am 15. Dezember 1869 in Verkehr; ferner für die Zweigbahn Pascani-Jassy, 75,7 km, eröffnet 1. Juni 1870; endlich für die Linie Veresti-Botosani, 44,2 km, eröffnet 1. November 1871, worauf die Oesterreichische Gesellschaft ihren Namen in Lemberg-Czernowitz- (Jassy-) Bahn abänderte.

Nach längerem Andrängen der Russischen Regierung (Anfangs der 70er Jahre) baute der Rumänische Staat die 21,4 km lange Strecke Jassy-Ungheni mit Russischer Breitspur (1,524 m) zum Anschluss an die Russischen Südwestbahnen und eröffnete sie am 1. August 1874.

Am 3. Dezember 1868 hatte Dr. Strousberg im Verein mit mehreren Deutschen Adeligen eine Konzession auf 90 Jahre für den Bau und Betrieb eines ganzen Netzes von Eisenbahnlinien erhalten, und zwar von Roman, dem Endpunkte der Lemberg-Czernowitz-Jassybahn, südlich über Bacau, Marasesti, Tecuci zum Donauhafen Galatz (238 km), von Tecuci nördlich in der Richtung gegen Jassy nach Berlad (51,6 km), von Barbosi, an der Galatzer Linie, über Braila, Faurei, Buzeu, Ploesti und Chitila nach Bukarest (248 km), nebst der 6 km langen Verbindungslinie der Bahnhöfe Tergoviste und Filaret bei Bukarest, von Chitila westlich über Pitesti, Craiova zur Oesterreichisch-Ungarischen Grenze bei Verciorova (371,7 km), schliesslich für die nur dem Güterverkehr dienenden Zweiglinien von Galatz (3,6 km) und Braila (3,5 km) zu den Donauhäfen.

Die Konzessionäre verpflichteten sich, die Linie Galatz-Bukarest bis Mitte Juni und die nördliche Fortsetzung nach Roman bis Dezember 1871 zu vollenden. Die Rumänische Regierung sicherte für jedes Kilometer des Gesammtnetzes (etwa 914 km) eine Zahlung von 270 000 Frcs. zu und gewährleistete vom Tage der Betriebseröffnung eine Verzinsung von 20 250 Frcs. zu Gunsten der Schuldverschreibungen.

Da die beiden Hauptadern Roman-Galatz und Galatz-Bukarest bereits am 27. Dezember 1870 eröffnet wurden, suchte die Gesellschaft bei der Regierung um Einlösung der am 1. Januar 1871 fälligen Zinsen nach. Die Regierung weigerte sich jedoch, indem sie darauf hinwies, dass die Bauarbeiten keine entsprechenden und ebenso wenig beendet seien, weshalb die Linien auch nicht als betriebsfähig erklärt werden könnten.

Es kam diesbezüglich zwischen den beiden Parteien wohl eine Vereinbarung zustande, die den Kammern vorgelegt, von denselben aber entschieden zurückgewiesen wurde. Noch mehr; ein Beschluss erklärte die verliehene Konzession wegen Nichterfüllung der eingegangenen Verpflichtungen für null und nichtig und verfügte weiter, die Bahnlinien seien einer genauen Schätzung zu unterziehen, die bereits ausgegebenen Schuldverschreibungen in der Höhe von 245,6 Millionen Francs nur nach ihrem Schätzungswerthe anzuerkennen, dagegen die aufgelaufenen Zinsen nicht zu begleichen. Ein für die Regierung bindender Beschluss, dessen Durchführung sie sich nicht entziehen konnte.

Mit den Gesetzen vom 16. und 29. Juli 1871 wurde die Konzession thatsächlich aufgehoben und gleichzeitig die Regierung ermächtigt, mit den Besitzern von Schuldscheinen einen Ausgleich zu vereinbaren.

Auf Grund dieses Uebereinkommens erhielt unter einigermaassen abgeänderten Bedingungen die Rumänische Eisenbahngesellschaft die Konzession vom 5. Januar 1872, gültig ab 1. Juli 1871 und seitens der früheren Konzessionäre eine Vergütung im Betrage von 6 Millionen Thalern, die Regierung gewährleistete gleichermaassen eine Reineinnahme von 20 250 Frcs. für das Kilometer und löste nunmehr die am 1. Januar und 1. Juli 1872 fälligen Zinsen ein. Im Februar 1872 übernahm die vom Staate etwa 1 Jahr lang verwalteten Linien ein Deutscher Eisenbahnmann, Dr. Reinhardt, im Namen der Eisenbahngesellschaft. In deren Auftrage und mit Genehmigung der Rumänischen Regierung wurden sowohl die Vollendung der Linien als auch der Neubau und der Betrieb gegen eine mässige Entschädigung der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft übertragen, die selbst ein lebhaftes Interesse an dem raschen Ausbau der Verbindungen mit ihrem eigenen Netz hatte. Der eigentliche amtlicherseits angegebene Eröffnungstag der Linie Bukarest-Braila-Roman ist der 13. September 1872; es wurden weiter Chitila-Pitesti (98,6 km) und die Verbindung Bukarest Nordbahnhof-Bukarest Filaretbahnhof (6,9 km) am 13. Dezember 1872 dem Verkehre übergeben. Die Linie Pitesti-Verciorova (Landesgrenze), 273,9 km, wurde zwar schon am 5. Januar 1875 eröffnet, aber weitläufige Unterhandlungen zwischen den Regierungen verzögerten den Anschluss bis 1879, also durch 4 Jahre. Die Ungarische Regierung machte nämlich den Anschluss von der Eröffnung der Verbindungslinie nach Siebenbürgen, Ploesti-Sinaia-Predeal (84,6 km), abhängig.

Die Inbetriebsetzung dieser auf Staatskosten erbauten Linie fand am 10. Juni 1879 und damit die Eröffnung des neuen auf Grund des Staatsvertrages vom 1. Mai 1874 errichteten Anschlusses statt; das war (nebst Suczawa und Verciorova) die dritte Verbindung mit Oesterreich-Ungarn. Beide Nachbarstaaten legten jedoch den grössten Werth auf die weitere Vermehrung der Eisenbahnanschlüsse.

So richtete im Juli 1890 die Rumänische an die Ungarische Regierung das Ansuchen, über einen Anschluss beim Ghymespass in Verhandlungen einzutreten. Die Ungarische Regierung erklärte sich hierzu bereit, fügte jedoch den Wunsch bei, dass gleichzeitig auch über Eisenbahnverbindungen durch den Vulkan- und Rothenthurmpass verhandelt werde. Insofern als die bereits bestehenden Bahnlinien beider Staaten der Landesgrenze nahegerückt sind, handelte es sich nur um den Ausbau verhältnissmässig kurzer, wenngleich schwieriger Strecken. Die Rumänische Regierung war mit dem Vorschlage einverstanden und erklärte ihre Bereitwilligkeit, einen dieser Anschlüsse nach Wahl der Ungarischen Regierung herstellen zu wollen.

Es handelte sich also um folgende Uebergangspunkte:

a) der Vulkanpass, der westlichste; er bildet die kürzeste Verbindung und bedingt Ungarischerseits nur den Ausbau der kurzen Strecke von Petroszeny, Rumänischerseits etwa 50 km von Tergul-Jiu bis zur Grenze; hierdurch würde frei-

lich ein Wettbewerb zwischen Ungarischer und Rumänischer Kohle und wohl auch Eisenerzen ermöglicht;

b) der Rothenthurmpass; diese Verbindung erfordert auf Ungarischem Gebiete den Ausbau von 40 km ab Hermannstadt und in Rumänien die weitaus längere Strecke von Rimnicul-Valcea, dem Alutathal folgend, oder von Pitesti ausgehend 100 bis 120 km Bahnbau. Hermannstadt-Pitesti wäre allerdings der kürzeste Weg zum Schwarzen Meere;

c) der Ghymespass; er wird erreicht auf Ungarischem Boden von Kronstadt nordöstlich über Sächsisch Regen oder auch von Székely-Udvarhely durch die Linie über Czik-Szereda nach Gyergys-Szt. Miklos im Altthale (120—150 km), während Rumänien sich ihm von Tergul-Ocna aus nähert. Dieser Anschluss wäre nur für Rumänien von erheblicherer, sonst aber von mehr oder weniger örtlicher Bedeutung;

d) der vierte Anschluss bei Tölgyes konnte weiter nicht in Betracht gezogen werden, da Rumänien hierfür unter gar keiner Bedingung zu gewinnen war.

Im Sinne der Rumänischen Regierung, welche den Ghymespass bedingungslos annahm, allein den Rothenthurmpass bevorzugte, wurde im März 1891 ein Staatsvertrag errichtet, demzufolge die soeben genannten beiden Anschlüsse herzustellen, die Bahnlinien bei einer Spur von 1,436 m nach gleichmässigen Vorschriften auszustatten und binnen längstens sechs Jahren nach beiderseitiger Genehmigung des Vertrages zu vollenden und zu betreiben seien.

Ungarn kam wohl seinen Verpflichtungen innerhalb der vereinbarten Frist (15. November l. J.) mit beträchtlichen Opfern nach, dagegen soll Rumänien, wie verlautet, heute noch kaum in der Lage sein, den Vollendungstermin zu bestimmen und um einen einjährigen Aufschub nachgesucht haben.

Nach dieser zeitlich weit vorgreifenden Abschweifung wenden wir uns wieder den Vorgängen gegen die Mitte der 70er Jahre zu. Das Verhältniss der Rumänischen Regierung zu den ausländischen Gesellschaften, welche das wichtigste Verkehrsmittel des Landes in ihren Händen hielten, war schon lange kein ungetrübtes. Sie verlangte u. a. die Verlegung des gesellschaftlichen Sitzes der Rumänischen Eisenbahngesellschaft von Berlin nach Bukarest, denn es sei unter den bestehenden Verhältnissen sowohl der staatliche Einfluss, als auch das Oberaufsichtsrecht ganz und gar unzulänglich; die Verwaltung ist eine zu kostspielige und dann habe auch die Bukarester Direktion während des letzten Russisch-Türkischen Krieges Russland gegenüber ein Entgegenkommen erwiesen, dessen Kosten der Rumänischen Regierung zur Last fallen.

Als nun die Gesellschaft insbesonders gegen die Verlegung des Sitzes mit aller Macht sich sträubte, wurden mit Rücksicht auf die Verstaatlichung der Bahnen Anfangs 1877 Verhandlungen eingeleitet, die durch das Gesetz vom 26. Januar 1880 ihren Abschluss fanden. Dasselbe stellte die Bedingungen für den Uebergang der Linien in die Verwaltung und den Betrieb des Staates fest, bei einem für die Besitzer von Stamm- und Vorzugsaktien vortheilhaften Umtausch gegen 6 % Staatsschuldverschreibungen.

Der Vertrag trat mit 22. März 1880 in Kraft und an Stelle der bisherigen Leitung wurde für den Staatsbetrieb die Königliche Direktion der Rumänischen Eisenbahnen errichtet.

Die Regierung wendete in erster Reihe ihr Hauptaugenmerk der Verstaatlichung, dann dem thunlichst raschen Ausbau der Eisenbahnen zu und kaufte nun allmählich die konzessionirten Linien zurück. So ging die Linie Bukarest-Giurgewo-Smarda von der Aktiengesellschaft an den Staat über. Ein Jahr früher (1879) hatte die Regierung, zum Zweck der Feststellung einer kürzeren Verbindung von Bukarest nördlich anstatt auf dem Umwege über Galatz, in der Kammer einen Gesetzentwurf für den Bau der Linie Buzeu-Focsani-Marasesti (90,1 km) eingebracht und durchgesetzt; die Strecke wurde am 1. September 1881 eröffnet und mit der Breitspurbahn Jassy-Ungheni am 1. Juli 1882, später noch die im Dezember 1882 angekaufte Linie Czernavoda-Constantza, der Generaldirektion unterstellt.

Mit dem Gesetz vom 15. Mai 1882 wurde die Herstellung von nahezu 700 km Nebenbahnen angeordnet, die in 3 Gruppen eingetheilt, in den Jahren 1884 bis 1886 zur Eröffnung gelangen sollten. Es mag sogleich erwähnt werden, dass schon ein Jahr darauf mehrere Abgeordnete Abänderungsanträge zu dem Gesetze stellten, dahingehend, dass die Linien, ausgenommen Bacau-Piatra und Crasna-Husi, vollspurig zu bauen sind, weshalb auch die Vollendungsfristen erstreckt werden müssten, was auch angenommen wurde. Der Eröffnungstag der einzelnen Linien ist in Klammern beigefügt.

1. Gruppe: Titu-Tergoviste, 31,7 km (2. Januar 1884); Bacau-Piatra-Neamt, 57,7 km (15. Februar 1885) — diese erste Schmalspurbahn Rumäniens wurde 1892 in eine Vollspurbahn umgewandelt —; Berlad-Vaslui, 52,1 km (13. November 1886) — sie wurde mit Rücksicht auf die Weiterführung der Sackbahn Tecuci-Berlad schon anfänglich als Vollbahn in Vorschlag gebracht und auch als solche ausgeführt —; Piatra-Olt-Dragasani-Rimnicul-Valcea, 86,8 km in fast direkt nördlicher Richtung gegen den Rothenthurmpass zu (gänzlich eröffnet 20. Juni 1887), nebst der westlichen Abzweigung zu den Salzbergwerken von Ocnele-Mari, 6,6 km (15. Juli 1888) und die südliche Fortsetzung zum Donauhafen Corabia, 75,6 km (1. April 1887).

2. Gruppe: Dolhasca-Folticeni, an der Lemberg-Czernowitz-Jassybahn, 24,7 km (10. Oktober 1887); Crasna-Husi, 32,5 km (15. Oktober 1890), die einzige heutige Schmalspurbahn (1 m Spurweite) Rumäniens.

3. Gruppe: Golesti-Campulung, 54,9 km (1. Juli 1887); Cotesci-Turnu-Margurele, 111,7 km (12. September 1887); Filiasi-Tergul-Jiu, 69,5 km (1. Juli 1888); Leorda [am Botosani-Flügel]-Dorohoi, 21,5 km (15. Dezember 1888); endlich Vaslui-Jassy, 67,8 km (1. Mai 1892).

Ein zweites Gesetz vom 1. Juni 1882 verfügte die Ausführung nachstehender Linien: Von Bukarest bezw. Chitila östlich über Ciulnita nach Fetesti, 146,6 km (1. Juli 1887), von hier weiter bis an die Donau, 22,9 km, gleichwie die Ueberbrückung des Stromes zur Verbindung der Linie Czernavoda-Constantza; von Fetesti nordwestlich nach Faurei, 88,6 km (1. Juli 1887) im Anschluss an die Linie Buzeu-Braila; von Ciulnita nördlich nach Slobozia, 16,8 km (20. September 1887) sowie südlich nach Calarasi, 26,9 km nebst einem 3,3 km langen Zweig zum Hafen (17. November 1886).

Damit war eigentlich das Hauptnetz sichergestellt und es handelte sich nunmehr um den feineren Ausbau desselben. Es kamen in den nächsten Jahren noch zur Eröffnung: Campina-Doftana 5,2 km (21. November 1883); die schon früher genehmigte Zweigbahn Buda-Slanic, 34 km (10. Dezember 1883); von Adjud zu den Salzbergwerken von Tergul-Ocna, 50,2 km (28. September 1884); der Bau dieser Linie war bereits 1876 von der Englischen Firma Crawley begonnen, jedoch infolge des Russisch-Türkischen Krieges eingestellt worden. Der Staat kaufte sie 1882 an und vollendete sie. Im Jahre 1885 erhielt die Regierung schon wieder die Ermächtigung zur Ausführung neuer, theils Fortsetzungen bereits bestehender, theils noch im Bau begriffener Linien, und zwar Focsani-Odobesti, 10,8 km (22. September 1893); Tergoviste-Pucioasa, 21 km (25. Mai 1894); Craiova-Calafat, 103,5 km (1. Dezember 1895); weiter die Linien Tergul-Ocna-Moinesti (28 km) behufs Erschliessung mächtiger Waldungen und reicher Petroleumgebiete, Pitesti-Curtea de Arges (38 km), Piatra-Neamt-Tarcau (25 km) schmalspurig, Buzeu-Partalage (60 km), die wichtige Abkürzungslinie Dorohoi-Jassy (151 km) und Galatz-Berlad (115 km), die 6 zuletzt genannten Linien standen 1896 noch im Bau.

Die Thronrede vom November 1891 kündigte den Bau der Linie Bukarest-Rosiori-Craiova (Rosiori-Craiova 31,2 km, eröffnet 2. Dezember 1895), eine um 60 km kürzere Verbindung mit dem Westen, ferner die Erweiterung des Hafens

von Braila sowie den Umbau des Nordbahnhofes in Bukarest an. Fügen wir noch hinzu, dass direkte Verbindungen zwischen Ploesti und Pitesti, Ploesti und Slobozia, zwischen Bukarest über Alexandria nach Simnicea an der Donau, zwischen Faurei und Tecuci u. a. geplant werden, dürfte eine ziemlich lebhafte Eisenbahnthätigkeit in den nächsten Jahren zu erwarten sein.

Die Lemberg-Czernowitz-(Jassy-)Bahngesellschaft setzte allen auf Ankauf ihrer Linien durch den Staat gerichteten Bestrebungen heftigen Widerstand entgegen, weil sie durch den Betrieb der Rumänischen den bedeutenden Verkehr aus der Moldau ihren Oesterreichischen Linien sicherte.

Es verursachte daher kein geringes Aufsehen, als die Rumänische Regierung ganz unerwartet am 30. Oktober 1888 die Sequestration über die Bahngesellschaft verhängte, ohne dass derselben vorher Mahnungen oder Beschwerden zugegangen wären. Die regierungsseitig angegebenen Gründe für diese „rein administrative Maassregel zum Schutze der finanziellen Interessen des Staates“ waren, dass eine Prüfung der rechnungsmässigen Gebahrung nicht platzgreifen könne, weil es eine gesonderte Buchführung für die Rumänischen Linien in Bukarest nicht gebe, weil ferner der Bukarester Verwaltungsausschuss ohne alle Vollmachten sei und die Konzessionäre sich auch stets geweigert hätten, den konzessionsmässigen Verpflichtungen mit Bezug auf das rollende Material nachzukommen; auch sei die Verwaltung der Rumänischen Linien keine sparsame, denn in den Jahren 1883—1887 seien die Bruttoeinnahmen für das Kilometer um 9,36 % niedriger, dagegen die Ausgaben um 97,95 % höher als bei den Rumänischen Staatsbahnen, obgleich letztere seit 1883 bedeutende Investitionen, andererseits Tarifermässigungen für Güter bis zu 32 % vorgenommen haben. Insbesondere seien die Verwaltungskosten 3 Mal so hohe und die Reparaturkosten der Lokomotiven um 92 % höher als jene der Staatsbahnen. Nachdem wohl jeder weitere Widerstand seitens der Gesellschaft fruchtlos gewesen wäre, wurde der Weg der Unterhandlungen betreten. Gemäss dem Uebereinkommen vom Februar 1889 hob die Regierung die Sequestration auf und übernahm die Linien mit dem Personal für die Dauer der Konzession in Staatsbetrieb, wobei sich die Gesellschaft jedes Einflusses auf die Verwaltung begab. Der Staat löste die Wohnhäuser, das Material, alles nicht zum Bahnbetriebe gehörige bewegliche sowie das sonstige Privateigenthum ab, machte die einverständlich festgesetzten Beträge für die seit Jahren streitigen Forderungen aus den Betriebsrechnungen flüssig und verpflichtete sich für die Zeit der Konzessionsdauer bezw. bis zu dem etwaigen Ankauf der Bahn die bisher gewährleistete Summe von 3 865 000 Frcs. in Gold ohne jeden Abzug in zwei Jahresraten zu entrichten.

Im März 1889 wurde das Uebereinkommen von der Kammer und dem Senat genehmigt, worauf die Linien in der Gesammtlänge von 244,1 km an die Staatsverwaltung übergingen.

Das Bestreben, die Linie Czernavoda-Constantza so rasch als möglich mit dem anderen Bahnnetze zu vereinigen, war wegen ihrer isolirten Lage schon aus betriebstechnischen und, wollte man die Absicht, Constantza zum Seehafen Rumäniens auszugestalten, ehestens verwirklichen, vielmehr noch aus eisenbahnpolitischen Gründen gerechtfertigt. Die in den Jahren 1882 und 1884 ausgeschriebenen internationalen Wettbewerbe für den Bau der Donaubrücke blieben erfolglos. Nach langem Zögern entschloss sich die Regierung, die Baupläne im Ministerium der öffentlichen Arbeiten entwerfen und in eigener Verwaltung ausführen zu lassen; bald darauf (1888) trat das Ministerium zurück. Ein Jahr später neuerdings seitens der Kammer angeregt, wurden die Bauarbeiten für die grosse Strombrücke (740 m lang) der Compagnie Fives Lilles für 7 600 000 Frcs. und die Brückenbauten im Ueberschwemmungsgebiete, eine von Seen und Bächen durchzogene sumpfige Niederung, zwischen dem Donau-Haupt- und dem linken Seitenarm, der Borcea, sowie über die letztere selbst (420 m lang) an Creuzot „für 3 400 000 Frcs. verdingt.

Im Oktober 1890 erfolgte im Beisein des Königs, des Prinz-Thronfolgers und zahlreicher Würdenträger die feierliche Grundsteinlegung, und am 26. Oktober 1895 wurde die Brücke unter grossen Festlichkeiten dem öffentlichen Verkehre übergeben. Sie ist eine der grössten Brücken der Welt und gestattet bei einer Höhenlage von 37 m über dem Wasserspiegel den Schiffen mit hohen Masten einen ungehinderten Durchgang. Damit ist der kürzeste Weg von Bukarest nach Constantza hergestellt und der Verkehr aus dem westlichen Europa von den durch Vereisung der unteren Donau verursachten Störungen befreit. Die bisher in Constantza bestandene Betriebsleitung wurde aufgelöst und deren Geschäfte an die Generaldirektion übertragen.

Es wäre vielleicht noch erwähnenswerth, dass die Rumänische Regierung bei der Bulgarischen die Anlage einer zweiten Donaubrücke zur Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnnetze anregte und hierfür Simnizea-Sistowa vorschlag, während Bulgarien eine Brücke zwischen Giurgewo und Rustschuk bevorzugt.

Die Entwickelung des Rumänischen Eisenbahnnetzes ist aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich:

mit Ende des Jahres	Privatbahnen	Staatsbahnen			zusammen ohne Schmalspur
	Vollspur einschl. Breitspur			Schmalspur	
		Hauptbahn	Nebenbahnen		
	km	km	km	km	km
1869	173,1	—	—	—	173,1
1870	249,7	—	—	—	249,7
1875	1 217,2	—	—	—	1 217,2
1880	288,1	920,9	—	—	1 209,0
1885	224,1	1 286,8	—	—	1 510,9
1886	—	1 507,1	64,1	58,0	1 571,2
1887	—	1 583,0	400,9	58,0	1 983,9
1888	—	1 804,4	498,4	84,8	2 302,8
1889	—	1 804,4	498,4	84,8	2 302,8
1890	—	1 817,9	498,4	90,2	2 316,3
1891	—	1 814,1	498,4	90,2	2 312,5*)
1892	—	1 939,6	498,4	32,5**)	2 438,0
1893	—	1 950,4	503,8	32,5	2 454,2
1894	—	1 957,9	503,8	32,5	2 461,7
1895	—	2 183,4	503,8	32,5	2 687,2

Hiervon sind nur 30,1 km doppelgeleisig (Bukarest-Peris), und 22 km Verbindungslinien zu den Häfen dienen ausschliesslich dem Güterverkehr.

Die Möglichkeit eine einheitliche Tarifpolitik anzubahnen war selbstverständlich erst durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen gegeben, obzwar die Lage der Staatsbahnen rücksichtlich der ihnen zufallenden Verkehrsbewegung keine besonders günstige war.

Die Lemberg-Czernowitz-Jassybahn trachtete natürlich den Rumänischen Verkehr auf ihre Oesterreichischen Linien zu lenken; Ungarn verfolgte die nämliche Absicht bei der Predeallinie; das Moldauische Getreide trat auf der kurzen Linie Jassy-Ungheni nach Russland aus, um in Odessa die See zu erreichen. Die südlichen Bahnen standen unter dem mächtigen Druck der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, die mit Unterstützung der Eisenbahn Bukarest-Giurgewo den Verkehr zwischen Verciorova und Galatz allein zu beherrschen suchte. Um diesem Wettbewerbe zu begegnen kaufte der Staat, wie oben bereits hervorgehoben, die genannte Linie an und führte Saugadern nach den Donauhäfen Calafat, Corabia, Turnu-Margurele und Calarasi.

Die Nichterneuerung des Oesterreichisch-Rumänischen Handelsvertrags beeinträchtigte die Verkehrsbewegung auf der

*) Die scheinbare Verminderung ist eine Folge der Richtigstellung der Bahnlängen.

**) Crasna-Husi; in Vollspurbahn umgeändert Bacau-Piatra.

Lemberg - Czernowitz - Jassybahn und die Güter wandten sich jetzt grösstentheils über Galatz oder Odessa dem Seewege zu. Mit der Herstellung der Verbindung nach Constantza kann der Mitbewerb für die Getreideausfuhr sowohl gegen die Donau-Damfschifffahrts-Gesellschaft als auch gegen Odessa erfolgreich aufgenommen werden.

Die Staatsbahnverwaltung wendete ihre ganze Aufmerksamkeit der Tariffrage zu.

Die Verkehrsergebnisse waren keineswegs befriedigende; so stellte sich die Verzinsung des Anlagekapitals in den Jahren 1881 bis 1886 auf 1,74 bezw. 2,61, 2,91, 2,31, 2,39 und 2,26 %, wonach also mit dem Jahre 1884 ein erheblicher Rückgang zu verzeichnen ist.

Der Personenverkehr stieg vom Jahre 1873 bei einem Eisenbahnnetze von 806 km von rund 650 000 Reisenden bis zum Jahre 1890 (1 818 km) auf 2 900 000 Reisende, d. i. um 349 %, nicht aber in dem gleichen Verhältnisse auch die Einnahmen, die sich für denselben Zeitraum von 4 200 000 Frcs. auf 12 600 000 Frcs. hoben; desgleichen bewegte sich der kilometrische Ertrag in absteigender Linie.

Die 1885 eingeführte IV. Klasse scheint bald wieder aufgelassen worden zu sein, da sie nur von etwa 1 % aller Reisenden benutzt wurde. 1886 trat eine durchgreifende Ermässigung aller Tarife, insbesondere des beträchtlich hohen Personentarifes, ein, der alle Nachbarbahnen weitaus überbot; dessenungeachtet blieb die Verkehrsentwickelung hinter den Erwartungen zurück. Die Einführung des Zonentarifes in Ungarn erweckte grosse Hoffnungen und so äusserte die Kammer den Wunsch nach weiteren Fahrpreisermässigungen. Die Generaldirektion entwarf ein System, demzufolge beim Fernverkehr in den 3 Klassen für Entfernungen über 120 km (1. Klasse) bezw. 80 km (2. Klasse) und 60 km (3. Klasse) steigende Ermässigungen platzgreifen und zwar bis zu 60 %, welche Grenze bei 500 km (1. Klasse) bezw. 400 km (2. Klasse) und 300 km (3. Klasse) erreicht wurde. Dieser Zonentarif wurde im Jahre 1890 eingeführt und ergab in den ersten 3 Monaten eine Zunahme der Reisenden um 12 %, dagegen der Einnahmen um nur 9 %, wie es wohl kaum anders zu erwarten war. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf 1 km Betriebslänge betrugen:

im Jahre 1883 .	6 883 Frcs.	im Jahre 1887 .	5 096 Frcs.
„ „ 1884 .	6 343 „	„ „ 1888 .	4 945 „
„ „ 1885 .	5 800 „	„ „ 1889 .	4 876 „
„ „ 1886 .	5 801 „	„ „ 1890 .	5 204 „

Der plötzliche Abfall im Jahre 1887 erklärt sich grösstentheils durch die Eröffnung von Neubaulinien, die neuerliche Aufbesserung im Jahre 1890 durch die Tarifermässigungen.

Ab 1. Mai 1891 wurden nun die Fahrpreise abermals herabgesetzt und zwar für Entfernungen unter 250 km um etwa 40 %, über 250 km um 50 % und gleichzeitig auch der Verkauf von Fahrkarten insofern erleichtert, als solche bei den Postämtern, Tabak-Verschleissstellen sowie in grösseren Gasthäusern erhältlich waren.

Bukarest ist gleichwie der politische auch der Verkehrsmittelpunkt; im Jahre 1894 liefen nach oder von Bukarest 62 % aller Personen befördernden Züge sowie 38 % aller Güterzüge. Diesbezüglich ist das mit farbigen Tafeln reich ausgestattete „Album de Statistique graphique du Service du Mouvement" recht lehrreich; auf Tafel IV wird die Bewegung der Züge dargestellt. In und um Bukarest nehmen die Personenzüge den breitesten Raum ein, weiter weg erscheinen die gemischten Züge von Bedeutung, während die Güterzüge die Hauptlinien des Netzes in Bändern von nahezu gleicher Breite begleiten und am breitesten bei dem zweitgrössten Verkehrs-Knotenpunkte Braila bezw. Galatz erscheinen. Die tägliche Durchschnittszahl beträgt im Innern des Landes 50, in den Gebirgsgegenden 6—8 Züge.

Als Veränderungen im Zugverkehr ergeben sich für die Jahre:

	1889	1894	1889	1894
	Anzahl der Züge		Zugkilometer	
	%	%	%	%
Personenzüge	16,9	24,8	34,0	45,1
gemischte Züge	38,7	34,8	21,2	17,0
Güter- und Arbeitszüge .	44,4	40,4	44,8	37,9
zusammen	100,0	100,0	100,0	100,0

Die Anzahl der Personenzüge und damit die Personenkilometer sind also ganz erheblich gestiegen, während der Prozentsatz der anderen Züge und Zugkilometer abgenommen hat.

Die Zahl der Züge überhaupt hat um 41,3 %, 73 256 gegen 106 103, der Zugkilometer um 36,6 %, 7 200 000 gegen 9 700 000, der Rohtonnenkilometer um 46,5 %, 1 287 500 000 gegen 1 969 800 000, zugenommen.

Innerhalb der angeführten Jahre fanden aber auch wesentliche Verschiebungen bezüglich der durchschnittlichen Wegelänge der Züge und deren Belastung statt:

	1889	1894	1889	1894
	Wegelänge		Belastung	
	km	km	t	t
Schnellzüge	253	208 }	93	120*)
Personenzüge	175	151 }		
gemischte Züge	54	45	126	145
Güterzüge	103	101	277	352
Arbeits- und andere Züge	66	{ 45 / 31 }	198	271

Von 1889 bis 1894 hat die durchschnittliche Wegelänge der Züge sich beträchtlich verringert, während andererseits die Zugbelastung, also die Ausnutzung der Zugkraft, eine bedeutend bessere geworden ist.

Der Personenverkehr weist, offenbar infolge der weitgehenden Fahrpreisermässigungen, eine raschere Entwickelung als der Güterverkehr auf, und dabei ist auch wieder der Verkehr von und nach Bukarest für das ganze Netz ausschlaggebend.

Personenverkehr.

Jahr	Millionen		jeder Reisende hat zurückgelegt			
	Reisende	Personen-kilometer	I. Klasse km	II. Klasse km	III. Klasse km	durchschnittlich km
1884	1,354	109,697	137	89	73	81
1885	1,422	109,274	122	86	71	77
1886	1,619	115,936	123	86	64	72
1887	1,994	146,021	123	90	66	73
1888	2,114	158,309	119	88	69	75
1889	2,354	174,617	116	93	68	74
1890	2,907	253,023	137	110	79	87
1891	4,333	324,930	117	96	68	75
1892	5,365	364.042	104	86	62	68
1893	5,757	374,141	102	84	59	65
1894	6,003	390,104	100	83	59	64
1895	5,851	374,465	101	83	58	64

Für das Jahr 1884 ergibt sich die weitaus grösste durchschnittliche Wegelänge; von 1885—1889 nimmt die Zahl der Reisenden zu, die Wegelänge ab. Im Jahre 1890 (Fahrpreisermässigung für grosse Entfernungen) wächst die Anzahl der Reisenden und Wegelängen erheblich, letztere übertrifft sogar das Jahr 1884. Im Jahre 1891 (neuerliche Ermässigung für alle Entfernungen) ist die Anzahl der Reisenden gegen 1889 um rund 46 % gestiegen, dagegen sank die Wegelänge wieder auf die

*) Bei der Gewichtsberechnung wurde 1 Reisender sammt Gepäck mit 100 kg angenommen.

normale. Seit 1884 ist — ausgenommen das durch eine ungünstige Geschäftslage beeinträchtigte Jahr 1895 — eine regelmässige Zunahme von Reisenden und eine Abnahme der Längen zu verzeichnen.

Für das Berichtsjahr 1894 werden nachgewiesen:

Klasse	Reisende	Einnahmen für	
		1 Reisenden Frcs.	1 Personenkm Cts.
I	254 442	8,04	8,02
II	1 006 442	4,53	5,43
III	4 742 709	2,11	3,57
zusammen	6 003 593	durchsch. 2,77	durchsch. 4,26

Das Verhältniss der Benutzung der verschiedenen Klassen ist hier, wohl dem Volkscharakter entsprechend, gegenüber den Westeuropäischen Ländern ein anderes. Dasselbe stellt sich in runden Ziffern (von und nach Bukarest) für die I., II. und III. Klasse auf 10 bezw. 24 und 66 %.

Aussergewöhnlich günstig ist die Ausnutzung der Sitzplätze, die allerdings in den Sommermonaten am höchsten, dagegen im Winter fast auf die Hälfte fällt; sie beträgt im Durchschnitt 50 %, bei der III. Klasse allein sogar mehr als 60 %. Auf den Linien von und nach Bukarest stellte sich der Durchschnitt im Jahre 1892 auf 69 %, fiel aber im Jahre 1894 wegen der bedeutenden Vermehrung des Fahrparkes auf 63 %. Noch günstiger ist die Ausnutzung der Plätze bei Vergnügungszügen, bei denen die Höhe von 78 % erreicht wird.

Mit grosser Genugthuung wird hervorgehoben, dass seit Jahren kein seitens der Verwaltung verschuldeter Eisenbahnunfall zu verzeichnen war, bei dem Reisende verwundet oder gar getödtet wurden. Auf den durch Selbstverschulden herbeigeführten Tod eines Reisenden entfallen 1 900 000 Reisende oder 125 000 000 zurückgelegte Personenkilometer.

Im Jahre 1886 trat auch eine Ermässigung der Einheitssätze beim Frachtenverkehr ein, dagegen eine geringe Erhöhung für Eilgüter.

Der Gepäckverkehr stieg vom Jahre 1873 bis 1890 von rund 4 066 auf 11 080 t (Mengenzunahme 173 %, Ertragszunahme 144 %); der Eilgutverkehr von 1 188 auf 19 125 t (Menge + 1 510, Ertrag + 837 %); der Frachtenverkehr von 370 266 auf 3 080 988 t (Menge + 732, Ertrag + 393 %). Die Entwickelung des Gepäckverkehrs blieb hinter jener des Personenverkehrs (s. oben) weit zurück, offenbar deshalb, weil die Zunahme der Reisenden überwiegend kürzere Wegelängen betrifft, wobei Gepäck nicht mitgeführt wird. Das Missverhältniss zwischen der Mengen- und der Ertragszunahme beim Frachtenverkehr ist einerseits auf die Tarifermässigung, andererseits auf die stärkere Zunahme der Massengüter und die geringere Zunahme hochwerthiger Güter zurückzuführen; beim Getreideverkehr allein wird für diesen Zeitraum eine Steigerung von 631 % verzeichnet. Die Hauptquelle des Volksreichthums und gleichzeitig das wichtigste Massengut des Eisenbahnverkehrs sind Getreide, überhaupt landwirthschaftliche Erzeugnisse, die etwa ein Drittel der gesammten Güterbewegung ausmachen; die letztere wird von $^3/_4$ bis zu $^4/_5$ im Lande selbst erzeugt (Binnenverkehr), weshalb der Durchgangsverkehr kaum von Belang ist; dabei betragen die Wagenladungsgüter wieder etwa $^9/_{10}$, während das Uebrige auf Stückgut entfällt.

Aus diesen eigenthümlichen Verhältnissen erklären sich auch die ausserordentlichen Schwankungen in der Verkehrsdichte; sie ist in den Monaten August und September etwa doppelt so gross als in den schwachen, und im September erreicht oft die im Verkehr stehende Wagenzahl das dreifache des Monats Januar.

Das Verhältniss des Laufes der beladenen zu den leergehenden Wagen ist, obwohl es sich seit dem Jahre 1889 um 35 % gebessert hat, immer noch ein ziemlich ungünstiges und beträgt etwa 37—39 %, was hauptsächlich auf die wenig entwickelte Industrie des Landes zurückzuführen ist.

Der Uebergang Rumänischer Wagen über die Grenzstationen ist, dank der im Jahre 1892 durchgeführten bedeutenden Vermehrung des Fahrparkes, im Steigen, jener der fremden Wagen in Abnahme begriffen. Ueber die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel liegen leider keine Ausweise vor.

Ueber den Güterverkehr von 1885—1895 entnehmen wir die Angaben der Statistique commerciale, einem äusserst umfangreichen, weil in alle Einzelnheiten eingehenden Werke die folgenden Ziffern, wobei jedoch zu bemerken ist, dass die Linie Czernavoda-Constantza ausser Betracht steht.

Güterverkehr.

Jahr	Gepäck		Eilgut		Frachtgut	
	t	1 000 tkm	t	1 000 tkm	t	1 000 tkm
1885	6 923	1 009,7	9 008	1 521,3	1 541	211 996
1886	7 449	987,3	9 824	1 492,3	1 624	239 319
1887	8 531	1 116,6	12 224	1 697,7	2 044	279 530
1888	9 194	1 071,1	15 739	2 962,5	2 239	352 813
1889	9 575	1 303,1	17 032	3 116,3	2 628	370 398
1890	11 080	1 591,4	19 125	3 570,6	3 081	424 084
1891	14 243	1 743,8	24 863	4 789,0	3 351	485 236
1892	18 150	2 358,1	25 009	4 060,5	3 317	448 400
1893	18 270	2 081,3	32 657	4 693,7	4 135	556 623
1894	17 601	2 241,1	29 055	5 140,2	3 676	494 617
1895	17 544	—	29 535	—	3 471	477 597

Ueber das finanzielle Ergebniss ertheilt die nachstehende Zusammenstellung Aufschluss. Gleichwie die Linie Czernavoda-Constantza ist auch der Bergbau hier nicht mit inbegriffen, der allerdings durchweg Abgänge aufweist; die angegebene mittlere Betriebslänge, welche den Berechnungen zu Grunde liegt, ist für die Einnahmen aus dem Personenverkehr eine etwas kleinere, weil gewisse Strecken, wie bereits hervorgehoben, ausschliesslich dem Güterverkehr dienen.

Auffallend ist der schon in den früheren Jahren hohe Betriebskoeffizient, der sich überdies noch seit 1890 in aufsteigender Linie bewegt.

Finanzielles Ergebniss.

Jahr	mittlere Betriebslänge	Einnahmen in 1 000 Frcs.						Einnahme		Gesammtausgaben	Reineinnahme	Verhältniss der Ausgaben zur Einnahme
	km	Personenverkehr	Gepäckverkehr	Eilgutverkehr	Frachtgutverkehr	Verschiedenes	im ganzen	für 1 Reisenden Frcs.	für 1 Betriebskilometer Frcs.	in 1 000 Frcs.		
1885	1 359	7 854	273,3	448,0	13 682	777,5	23 035	5,52	16 950	14 437	8 598	62,7
1886	1 402	8 069	277,5	527,8	13 660	876,5	23 411	4,98	16 698	14 696	8 716	62,7
1887	1 896	9 586	319,8	565,4	15 510	1 216,2	27 281	4,81	14 389	16 757	10 542	61,9
1888	2 135	10 517	335,1	743,3	18 692	1 139,1	32 493	4,97	15 219	19 851	12 642	61,1
1889	2 409	11 713	373,3	871,6	20 489	828,1	35 551	4,98	14 757	23 527	12 024	66,2
1890	2 424	12 574	440,6	1 018,8	22 724	1 569,2	39 527	4,33	16 306	25 171	14 355	63,7
1891	2 429	14 115	474,0	1 152,6	24 865	484,4	42 520	3,26	17 505	27 786	14 734	65,3
1892	2 470	15 202	473,6	1 149,3	23 062	706,2	42 223	2,83	17 094	29 366	12 856	69,5
1893	2 496	16 012	477,5	1 332,6	27 658	1 238,5	48 370	2,78	19 379	34 229	14 142	70,7
1894	2 513	16 625	466,2	1 262,7	24 699	1 280,0	46 521	2,77	18 512	34 103	12 418	73,3
1895	2 534	16 115	454,5	1 200,7	23 822	2 688,0	44 280	2,75	17 474	33 147	11 133	74,8

Der Rückgang im Jahre 1894 ist auf die lähmende Ackerbaukrise zurückzuführen. In Verhältnisszahlen ausgedrückt entfallen von dem Ertrage für 1 Betriebskm:

auf den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr 35,7 bis 39,9 %,
„ „ Frachtenverkehr . . . . 57,1 „ 61,8 „
aus dem Titel Verschiedenes . . . . 1,1 „ 3,9 „.

Wien, im August 1897.

Die Linie Czernavoda-Constantza weist vom Jahre 1883 bis 1894 jährlich Fehlbeträge, und zwar von 6 832 bis zu 261 955 Frcs. und nur für die Jahre 1893 bezw. 1895 Ueberschüsse von 63 285 bezw. 39 143 Frcs. aus. Ohne Zweifel wird das Erträgniss nach Vereinigung der Linie mit dem grossen Netz ein stetig günstigeres sein.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahn-Gesetzentwürfe im Ungarischen Abgeordnetenhause.

In Nr. 55 S. 509 d. Ztg. wurde über die Verhandlung einiger Eisenbahnvorlagen im Finanzausschusse des Ungarischen Abgeordnetenhauses berichtet. Mehrere derselben wurden nun im Plenum des Abgeordnetenhauses in Berathung gezogen. Zunächst waren es die Gesetzentwürfe, betreffend die Investitionsanleihe der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn und die Konzessionirung der Arvathal-Vizinalbahn, welche angenommen wurden.

Eine lebhafte Diskussion entspinnt sich bei dem Gesetzentwurfe über die Bedeckung der bei der Bahn Marmaros-Sziget-Landesgrenze aufgetauchten Mehrkosten. Wie in Nr. 53 S. 496 d. Ztg. berichtet wurde, soll an die Bauunternehmung ein Betrag von 1 816 249,13 fl. nachträglich bezahlt werden, die mit dem Eintritte einer vis major infolge der Cholera motivirt wurden.

Der Abg. Jagics wendet ein, die ursprüngliche Kostenberechnung könne keine reelle gewesen sein, weil sonst diese Mehrforderung nicht aufgetreten wäre. Und wenn sie nicht reell war, dann können diese Mehrkosten nicht bewilligt werden. Er kann in diesem Falle das Walten einer vis major nicht anerkennen, da ja die Bahnarbeiten durch die Cholera keine Verzögerung erlitten.

Abg. Major findet, dass selbst dann, wenn infolge Erkrankung von 600 Arbeitern die Arbeiten 3 Monate hindurch mit verminderter Kraft fortgesetzt wurden, dies unmöglich eine Vertheuerung der Arbeitskraft um 40 % im folgenden Jahre herbeiführen konnte. Er ist nicht geneigt, einem Unternehmer gegenüber, welcher ja auf ein Risiko gefasst sein musste, die Billigkeit so weit zu treiben, dass dadurch dem Lande grosse Lasten erwachsen. Er würde höchstens so weit gehen, der Unternehmung so viel zu vergüten, als für die 3 Monate, während welcher die Epidemie dauerte, an Mehrkosten und Verlusten entfällt.

Abg. Ivánka glaubt, dass man sich in dieser Angelegenheit nicht auf den Standpunkt des strikten Rechtes stellen kann, allein aus Billigkeitsrücksichten dürfen jedoch nicht leichtfertigerweise grosse Geschenke gemacht werden. Die Summe, welche in der Vorlage verlangt wird, ist sehr hoch und bevor sie das Haus votirt, muss es über die Verhältnisse orientirt sein, welche die Mehrausgaben nöthig machten, was heute nicht der Fall ist. Er beantragt den Aufschub der Verhandlung und die Vorlage sämmtlicher auf diese Bahn bezüglichen Akten.

Handelsminister Baron Daniel erwidert zunächst, dass hier von einer Vertuschung oder Bemäntelung keine Rede sein kann; die Begründung der Vorlage ist so aufrichtig und so klar, dass ein solcher Verdacht ausgeschlossen erscheint. Die Annahme der Vorlage ist aus mehreren Gesichtspunkten verweigert worden. Der Abg. Jagics sagt, der Staat soll sich streng an den Vertrag halten; andere haben sich auf den Standpunkt der Billigkeit gestellt und sind geneigt, eine gewisse Entschädigung zu bewilligen, aber viel weniger, als hier proponirt wird. Beide Standpunkte sind unrichtig. Der Abg. Jagics geht davon aus, dass schon damals, als das Haus den Bau dieser Bahn beschloss, hier betont wurde, die Bahn entspreche nicht den wirthschaftlichen Interessen des Landes und dass dieser mit 13 000 000 fl. präliminirte Bahnbau besser unterblieben wäre. Der Minister kann dem gegenüber versichern, dass der Betreffende mit seiner Ansicht allein geblieben ist; die Gesetzgebung hat den Bahnbau für nothwendig und in Anbetracht der bei demselben obwaltenden Schwierigkeiten das Präliminare von 13 000 000 fl. nicht zu hoch gefunden. Jetzt, da wir mit einem Nachtragskredit von 2 000 000 fl. gegenüberstehen, kann man nicht behaupten, dass der Kostenvoranschlag auf unreellen Berechnungen beruhte. Hätte der Bahnbau unter normalen Verhältnissen abgewickelt werden können, dann wären vielleicht noch gewisse Ersparnisse erzielt worden.

Wenige Monate nach Abschluss des Vertrages brach im Norden des Landes die Cholera aus, welche besonders im Komitat Marmaros stark grassirte, so dass von den beim Bahnbau beschäftigten Arbeitern viele starben und viele entflohen, so dass kaum 3 000 Arbeiter zurückblieben, viel zu wenig, um die Arbeit fortsetzen zu können. Der Bahnbauunternehmer reichte sofort ein Gesuch ein, legte dar, dass eine vis major eingetreten sei und bat mit Hinweis auf den § 8 des Vertrages, dass er von der Erfüllung des Vertrages enthoben werde. Der § 8 lautet dahin, dass für den Fall eines Krieges oder des Eintrittes einer vis major die Regierung sich das Recht vorbehalte, den Unternehmer von der Erfüllung des Vertrages zu entheben.

In Anbetracht der grossen Interessen jedoch, welche sich an diesen Bahnbau knüpften, besonders in Anbetracht des strategischen Interesses, hielt die Regierung es nicht für motivirt, den Unternehmer von der Erfüllung des Vertrages zu entheben, vielmehr forderte sie denselben auf, mit allen Kräften den Bahnbau fortzusetzen und bis zum festgesetzten Termine, d. i. bis zum Schlusse des Jahres 1894, auch zu Ende zu führen. Für diesen Fall wurde ihm eine gewisse Entschädigung zugesagt und ihm in Aussicht gestellt, dass er sich seine Mehrkosten aufrechnen dürfe. Daraufhin machte sich der Unternehmer von neuem mit voller Kraft und mit Aufopferung seines Vermögens an die Arbeit und führte den Bahnbau bis zu dem bedungenen Termin auch zu Ende.

Zu jener Zeit, als diese Bahn gebaut wurde, ist auch in Galizien der Bau einer Anschlussbahn unternommen worden. Da auch in Galizien die Cholera wüthete, verlangte auch die dortige Unternehmung die Lösung des Vertrages oder eine Schadloshaltung. Die Oesterreichische Regierung willfahrte auch diesem Verlangen und erhöhte sofort die Einheitspreise um 40 %. So ist dann in Galizien die Anschlussbahn zustande gekommen.

Der Abg. Jagics hat es für einen Fehler gehalten, dass die Regierung dem Unternehmer einen Vorschuss ertheilte. Das war kein Fehler; die Regierung hat im Gegentheil hierdurch den Interessen des Landes den grössten Dienst erwiesen. Hätte sie dies nicht gethan, so wäre der Unternehmer in Konkurs gerathen, alle Arbeiten wären ins Stocken gekommen, zahlreiche Herstellungen wären zu Grunde gegangen; man hätte mit einem neuen Unternehmer einen neuen Vertrag schliessen müssen und zwar im Hinblick auf die Choleragefahr unter viel schwierigeren Bedingungen und dann wäre der Verlust wahrscheinlich ein viel grösserer gewesen. Indem der Bahnbau in solcher Weise zum bestimmten Termine zu Ende geführt wurde, ist der Staat vor einem grossen Schaden bewahrt worden. Wenn jetzt, da der Unternehmer sein Vermögen verloren hat und den Ersatz seiner Mehrkosten verlangt, der Staat erklären würde, er halte sich streng an den Vertrag, so wäre ein solches Vorgehen demjenigen Shylocks sehr ähnlich, der hartherzig auf seinem Schein bestand.

Der Abg. Major hat zugegeben, dass es hier am Platze sei, Billigkeit walten zu lassen, aber nur insoweit, als es sich um den Ersatz der durch die Cholera verursachten Mehrkosten handelt. Der Minister acceptirt diesen Standpunkt und erklärt, dass in der Vorlage nicht um einen Kreuzer mehr verlangt wird, als was thatsächlich durch die Cholera an Mehrkosten verursacht wurde. Die Seuche hat nicht blos im Jahre 1893 drei Monate grassirt, sondern im folgenden Jahre ebenso lange. Es ist weiter zu berücksichtigen, dass, wenn eine Gegend für verseucht gilt, die Arbeiter sich scheuen dorthin zu gehen und dass überhaupt Arbeiter nur gegen bedeutend höhere Löhne zu haben sind.

Nach Beendigung der Arbeiten stellte der Unternehmer eine Mehrforderung von 5 900 000 fl. Diese Forderung wurde exorbitant gefunden und zurückgewiesen. Doch hat die Regierung es für nothwendig erachtet, sämmtliche Bücher und Rechnungen der Unternehmung prüfen zu lassen und nur dasjenige, was die Regierungsorgane an wirklichen Mehrkosten eruirten, wurde der Berechnung der Schadloshaltung zu Grunde gelegt. An der Hand dieser mühevollen Untersuchungen und Berechnungen wurde die Schadloshaltung mit 2 900 000 fl. festgestellt. Nachdem die Regierung in dieser Weise vorgegangen ist, können diejenigen, welche Billigkeit walten lassen wollen, die Vorlage getrost annehmen.

Der Abg. Ivánka hat den Antrag gestellt, dass die Beschlussfassung über den Gesetzentwurf suspendirt und der Minister angewiesen werde, sämmtliche auf den Gegenstand bezüglichen Akten vorzulegen. Dies ist nicht nothwendig. Alles was gegen den Standpunkt der Regierung vorgebracht werden kann, ist in dem Motivenberichte angeführt worden. Derselbe legt in gründlicher Weise den Sachverhalt dar, und wenn jemand einen Monat hindurch die Akten studiren will, wird nicht mehr dabei herauskommen, als was in der Motivirung enthalten ist. Aus diesem Grunde empfiehlt der Minister die Vorlage zur Annahme.

Die Vorlage wird hierauf im allgemeinen angenommen, ebenso werden bei der Detailberathung alle Bestimmungen des Gesetzentwurfes acceptirt.

Ungarische Investitionsanleihe.

Nachdem das Abgeordnetenhaus am 31. Juli d. J. den Gesetzentwurf über die Investitionen bei den Ungarischen Staatsbahnen, wie wir in Nr. 65 S. 603 und 604 d. Ztg. mittheilten, genehmigte, hat das Handelsministerium nunmehr die nöthigen Maassnahmen getroffen, damit die im laufenden Jahre auszuführenden Bauten und Neuanschaffungen ohne Verzögerung durchgeführt werden. Demgemäss werden in diesem Jahre ungefähr 20 000 000 fl. benöthigt und hat der Königlich Ungarische Finanzminister über die vorläufige Begebung von 30 000 000 Gulden der neuen 3,5 % Investitionsanleihe ein Abkommen mit der Rothschild-Kreditbankgruppe getroffen. Der diesbezügliche Vertrag, welcher einen Kurs von 91,5 % fixirt, wird im Verlaufe der nächsten Zeit abgeschlossen und unterfertigt werden.

Personentarif der Südbahn im Vergleiche zum Zonentarif der Ungarischen Staatsbahnen.

Das Amtsorgan des Königlich Ungarischen Handelsministeriums veröffentlicht den neuen Personentarif der Südbahn, wie er am 1. Januar des Jahres 1898 auf den Ungarischen Linien der Südbahn ins Leben treten wird, im Zusammenhalte mit dem Zonentarife der Ungarischen Staatsbahnen. Der Vergleich ist in nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich gemacht und bedeutet die obere Zeile den neuen Südbahntarif, die untere den Zonentarif der Ungarischen Staatsbahnen.

Anzahl der Kilometer	Zone	Personenzugpreis in Gulden			Eilzugpreis in Gulden		
		III. Kl.	II. Kl.	I. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	I. Kl.
1—10	1.	0,12	0,18	0,36	—	—	—
		0,10	0,15	0,30	—	—	—
11—15	2.	0,18	0,26	0,48	—	—	—
		0,15	0,22	0,40	—	—	—
16—20	3.	0,24	0,36	0,60	—	—	—
		0,20	0,30	0,50	—	—	—
21—25	I	0,30	0,48	0,72	0,36	0,60	0,90
		0,25	0,40	0,60	0,30	0,50	0,75
26—40	II	0,60	0,96	1,44	0,72	1,20	1,80
		0,50	0,80	1,20	0,60	1,00	1,50
41—55	III	0,90	1,44	2,16	1,08	1,80	2,70
		0,75	1,20	1,80	0,90	1,50	2,25
56—70	IV	1,20	1,92	2,88	1,44	2,40	3,60
		1,00	1,60	2,40	1,20	2,00	3,00
71—85	V	1,50	2,40	3,60	1,80	3,00	4,50
		1,25	2,00	3,00	1,50	2,50	3,75
86—100	VI	1,80	2,88	4,32	2,16	3,60	5,40
		1,50	2,40	3,60	1,80	3,00	4,50
101—115	VII	2,10	3,36	5,04	2,52	4,20	6,30
		1,75	2,80	4,20	2,10	3,50	5,25
116—130	VIII	2,40	3,84	5,76	2,88	4,80	7,20
		2,00	3,20	4,80	2,40	4,00	6,00
131—145	IX	2,70	4,32	6,48	3,24	5,40	8,10
		2,25	3,60	5,40	2,70	4,50	6,75
146—160	X	3,00	4,80	7,20	3,60	6,00	9,00
		2,50	4,00	6,00	3,00	5,00	7,50
161—175	XI	3,30	5,28	7,92	3,96	6,60	9,90
		2,75	4,40	6,60	3,30	5,50	8,25
176—200	XII	3,60	5,76	8,64	4,32	7,20	10,80
		3,00	4,80	7,20	3,60	6,00	9,00
201—225	XIII	4,20	6,48	9,72	5,16	8,40	12,60
		3,50	5,40	8,10	4,30	7,00	10,50
226—250	XIV	4,80	7,20	10,80	6,00	9,60	14,40
		4,00	6,00	9,00	5,00	8,00	12,00
251—300	XV	5,40	7,90	11,90	6,80	10,80	16,20
		—	—	—	—	—	—
301—350	XVI	6,00	8,60	13,00	7,60	12,00	18,00
		—	—	—	—	—	—
351 u. mehr	XVII	6,60	9,30	14,10	8,40	13,20	19,80
		—	—	—	—	—	—

Diese Zusammenstellung zeigt, dass bis zur Entfernung von 250 km dasselbe System und dieselbe Eintheilung befolgt wurde, wie bei dem Zonentarif der Ungarischen Staatsbahnen, nur wurde der Preis um jene 20 % erhöht, welche dem Staate als Transportsteuer und Stempelgebühr zu entrichten sind, welche Gebühren und Steuern die Ungarischen Staatsbahnen aus ihren eigenen Einnahmen der Staatskasse abliefern. Eine vollständig gebührenfreie Zone — wie sie bei den Ungarischen Staatsbahnen bei Entfernungen über 250 km besteht — wird bei der Südbahn nicht vorhanden sein. Bei letzterer wurden noch 3 Zonen angefügt, von denen jede 50 km umfasst, und erst bei 350 km, d. h. bei jener Entfernung, welche der grössten Länge der Ungarischen Linie der Südbahn entspricht, treten jene Maximalpreise ein.

Eisenbahnprojekte.

Der Königlich Ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend verzeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Der Direktion der Lokaleisenbahn-Gesellschaft Kaschau-Torna in Budapest für eine von Torna aus in der Fortsetzung der Lokalbahn Kaschau-Torna über Görgös und die Gemarkung der Gemeinde Almás, ferner über die Gemarkung der Gemeinde Kraszna-Horka in der Station Rosenau mit der Linie Bánréve-Rosenau-Dobsina verbindende normalspurige Lokalbahn; ferner für eine von der Station Metzenseifen der Lokalbahn Szepsi-Metzenseifen aus diese in der zukünftigen Station Bodóka mit der projektirten Lokalbahn Metzenseifen-Markusfalva verbindende Lokalbahn, schliesslich für eine von der zukünftigen Station Bodóka aus bis Kovács-Vágás führende normalspurige Lokalbahn.

2. Dem Dr. Karl Hitsch und Adolf Niedenthal in Poprád für eine von der Station Csorbató der Zahnradbahn Csorba-Csorbató abzweigende und in deren Verlängerung mit Berührung der Popráder und Békéser Seen im Bereiche des Tátraer Gebirgsstockes bis zum Meeraugesattel führende Lokalbahn mit Zahnradbetrieb.

3. Dem Advokaten Dr. Moritz Bauer für eine von der zukünftigen Station Fehérgyarmat ausgehende in der Station Mátészalka der Lokalbahn Nyiregyháza-Mátészalka einmündende normalspurige Lokalbahn.

Lokalbahn O-Becse-Neusatz-Titel.

Bei der am 24. Juli d. J. fortsetzungsweise abgehaltenen Konzessionsverhandlung dieser 104 km langen Bahn wurde das Baukapital für 1 km mit 33 912 fl., zusammen auf 3 540 000 fl. festgesetzt. Die Bahn muss innerhalb 2 Jahren dem Verkehre übergeben werden. Die Interessenten haben bisher für 668 000 Gulden Stammaktien gezeichnet. Die Konzessionäre wurden verpflichtet, diesen Theil der Bahn, der mit der Budapest-Semliner Linie der Ungarischen Staatsbahnen parallel läuft, als Bahn ersten Ranges zu bauen und im Falle der Legung eines zweiten Geleises auf der Budapest-Semliner Linie diesen Theil den Ungarischen Staatsbahnen zu überlassen und in entsprechender Entfernung gegen Ersatz der Kostendifferenz ein drittes Geleise zu legen.

Versecz-Kubiner Lokaleisenbahn.

Der Geschäftsbericht über das abgelaufene Jahr theilt mit, dass der Verkehr auf den Linien der Gesellschaft dem Vorjahre gegenüber einen erfreulichen Aufschwung genommen hat. Der Personenverkehr ergab eine Roheinnahme von 106 337,84 Kr. (98 318,86 Kr. im Jahre 1895); die Zahl der beförderten Personen erreichte die Höhe von 170 473 (150 890); die zurückgelegten Personenkilometer betrugen 3 765 513 (3 408 534). Es ergibt sich sonach bei den Einnahmen eine Steigerung von 8 %. Noch günstiger gestaltete sich der Waarenverkehr; es wurden verfrachtet 54 445 t (20 309 t im Jahre 1895), die 1 929 285 (753 749) tkm zurücklegten. Die Roheinnahme aus dem Waarentransporte ergab 131 061,64 (77 477,38) Kr., steigerte sich somit um 69 %. Das Reinerträgniss beziffert sich mit 86 539,84 Kr. Es wird beantragt 0,5 % oder 432,20 Kr. dem Reservefonds zuzuwenden, den Kupon der im Verkehr befindlichen 9 867 Prioritätsaktien mit je 8,75 Kr. oder 1,75 % einzulösen und hierzu 86 036,25 Kr. zu verwenden und den Rest von 71,39 Kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Da nach den Statuten die Prioritätsaktien-Besitzer Anspruch auf 5 % Zinsen besitzen, so können sie den rückständigen Theil, d. i. 16,25 Kr. für den Kupon aus dem Jahre 1896, und 17,50 Kr. aus dem Jahre 1895 beanspruchen, und ist diese Anspruchberechtigung auf den Genussscheinen der im Jahre 1896 ausgeloosten Prioritätsaktien anzuführen. Das Aktienkapital beträgt 6 935 000 Kr.

Vinkovce-Brckaer Lokaleisenbahn.

Dem Geschäftsberichte genannter Aktiengesellschaft über die Ergebnisse des Jahres 1896 ist zu entnehmen, dass der der Generalversammlung zur Verfügung gestellte Gewinnsaldo

62 797,29 fl. beträgt, welcher gegenüber dem Betriebsjahre 1895 um 139,55 fl. ungünstiger ist. Die Betriebsrechnung weist einen Ueberschuss von 75 889,50 fl. gegen 78 295.70 fl. des Vorjahres auf, welcher durch die im Gewinn- und Verlustkonto figurirenden Beträge sich zu dem bereits erwähnten Gewinnsaldo von 62 797,29 fl. gestaltet. Bezüglich der Vertheilung des Gewinnes wird beantragt, zur Bezahlung einer 4,5 % Dividende auf 6 953 Stück Prioritätsaktien 62 577 fl. zu verwenden, 220,293 fl. aber auf das nächste Betriebsjahr zu übertragen. In dem Berichte wurde des Umstandes Erwähnung gethan, dass Vorkehrungen getroffen wurden, das Zonen-Personen-Tarifsystem, vom 1. Januar d. J. angefangen, ins Leben treten zu lassen.

Die Anzahl der beförderten Personen betrug 33 499 (31 829), die der durchlaufenen Personenkilometer 1 270 071 (1 207 006). Die beförderte Frachtenmenge belief sich auf 94 109 (73 204) t, die 3 664 974 (3 439 130) tkm zurücklegten. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 35 759,81 (38 029,53) fl., jene aus dem Frachtenverkehr 149 876,34 (86 398,10) fl. Von einer Person wurden durchschnittlich zurückgelegt 38 (38) km und an Einnahmen für die Person 1.06 (1,20) fl. und für das Personenkilometer 2,81 (3.24) kr. erzielt. Der von einer Tonne zurückgelegte Weg betrug 39 (47) km, die Einnahme für die Tonne 1,59 (1,18) fl. und für das Tonnenkilometer 4,09 (2,51) kr.

Zsebely-Csákovár-Bókaer Lokaleisenbahn.

Wie dem Geschäftsberichte über das abgelaufene Jahr zu entnehmen ist, beträgt der den Aktionären zur Verfügung stehende Reingewinn 24 249,19 fl. und wird bezüglich dessen Verwendung beantragt, den Kupon der im Verkehre befindlichen 12 721 Prioritätsaktien mit je 1.80 fl. einzulösen, der Direktion und dem Aufsichtsrathe 950 fl. zuzuweisen und den Rest von 401,39 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Personenbeförderung ergab eine Roheinnahme von 20 615,03 fl. (11 257,63 fl. im Jahre 1895). Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 89 207 (50 001), von denen 1 358 835 (462 720) Personenkm zurückgelegt wurden. Im Durchschnitt wurde von einem Reisenden ein Weg von 15 (9) km zurückgelegt. Die Einnahme betrug durchschnittlich für eine Person 23 (23) kr., für 1 Personenkm 1,52 (2,43) kr.

Aus dem Waarenverkehr ergab sich eine Roheinnahme von 27 083,09 (8 204,94) fl. Es gelangten 20 259 (10 641) t zur Beförderung, die 469 802 (113 972) tkm zurücklegten. Der von einer Tonne durchlaufene Weg betrug 23 (11) km. Für eine Tonne Fracht wurden vereinnahmt 1,34 (0,77) fl. und für 1 tkm 5,79 (7,11) kr. Der Vergleich mit den Ergebnissen des Vorjahres gibt kein Bild über die Entwickelung des Verkehrs, da das Jahr 1896 das erste Betriebsjahr nach der Eröffnung der Linie Csákovár-Bóka war, und sonach mit dem Vorjahre, in welchem letztgenannte Linie noch nicht im Betriebe stand, nicht gut in Parallele gestellt werden kann.

Ujszász-Jászapáthier Lokalbahn.

Dem Geschäftsberichte über das verflossene Jahr ist zu entnehmen, dass die Gesammteinnahmen 70 498,63 fl. betrugen, während die Gesammtausgaben sich auf 44 671,20 fl. beliefen, sonach beziffert sich der Betriebsüberschuss auf 25 827,43 fl. Von den beförderten Personen und Gütern wurden im Jahre 1896 (1895) 1 760 746 (1 222 782) Personenkm bezw. 985 097 (799 742) Tonnenkilometer zurückgelegt; es hat sonach im abgelaufenen Jahre eine wesentliche Steigerung der Verkehrsleistungen stattgefunden. Wenn die Betriebseinnahmen mit 70 498,63 fl. gegenüber jenen des Vorjahres mit 69 064.21 fl. nur eine geringe Zunahme aufweisen, so ist dies auf den Umstand zurückzuführen, dass einerseits im Vorjahre der Tonnentarif eingeführt wurde, andererseits, dass die Transportsteuer die Gesellschaft belastete. Die Bilanz weist einen zur Verfügung stehenden Reingewinn von 24 468,83 fl. aus. Es wird beantragt 5 % oder 1 223,44 fl. dem Reservefonds zuzuweisen, 900 fl. der Direktion und dem Aufsichtsrathe zu votiren, ferner zur Einlösung der Prioritäts-Aktienkupons für 1895 und 1896 mit je 1 fl. den Restbetrag zu verwenden und den hieraus verbleibenden Betrag auf neue Rechnung vorzutragen. Das Aktienkapital beträgt 650 000 fl., der ordentliche Reservefonds 6 379,98 fl., der zur Verfügung stehende Reservefonds 136 696,10 fl.

Betriebsergebnisse der Maschinenfabrik der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und des Königlich Ungarischen Stahl- und Eisenwerkes in Diosgyör im Jahre 1896.

Die Einnahmen der Maschinenfabrik der Königlich Ungarischen Staaatsbahnen betrugen im Jahre 1896 . 9 558 497,72 fl.
Die Ausgaben beliefen sich auf . . . . . 8 290 293,83 „
somit ergibt sich ein Ueberschuss von . . 1 268 203,79 fl.
Im Jahre 1895 betrugen
die Einnahmen . . . . 8 750 867,19 fl.
„ Ausgaben . . . . 7 507 022,77 „
der Betriebsüberschuss . . . . 1 243 844,42 fl.

Es hat sonach der Fabrikbetrieb eine wesentliche Steigerung erfahren, und zwar zeigt der Betriebsüberschuss des Jahres 1896 gegen jenen des Jahres 1895 eine Zunahme von 24 359,37 fl.

Die Einnahmen des Königlich Ungarischen Stahl- und Eisenwerkes in Diosgyör betrugen im Jahre 1896 11 166 401,18 fl.
die Ausgaben . . . . 10 013 736,96 „
daher Betriebsüberschuss . . . . 1 152 664,22 fl.
Im Jahre 1895 betrugen
die Einnahmen . . . . 9 194 622,01 fl.
„ Ausgaben . . . . 8 187 853,52 „
daher Betriebsüberschuss . . . . 1 006 768,49 fl.

Aus den angeführten Angaben ist somit ersichtlich, dass der Fabrikbetrieb des Königlich Ungarischen Eisen- und Stahlwerkes in Diosgyör ebenfalls eine wesentliche Steigerung aufzuweisen hat und dass der Betriebsüberschuss des Jahres 1896 um 145 895,73 fl. grösser war als jener des Jahres 1895.

Winterhafen in Budapest.

Das Königlich Ungarische Handelsministerium hat die Vornahme von Terrain- und Stromstudien sowie von technischen Vorarbeiten für die Anlage eines grossen Winter- und Handelshafens in Budapest bereits angeordnet und den Sektionsrath Béla Gonda des Handelsministeriums mit der Leitung dieser innerhalb 5—6 Monaten durchzuführenden Arbeiten betraut. Die Kommission, in welcher nebst den Interessenten der Flussschifffahrt auch die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen vertreten ist, wird den linksuferseitigen Donauarm, das frühere Inundationsterrain nächst der Station Kelenföld, den Neupester Donauarm nächst der Margarethenínsel und schliesslich den Altofener Donauarm in den Bereich ihrer Studien einbeziehen. Die Arbeiten der Kommission sind dem technischen Rathe des Handelsministeriums vorzulegen, welcher Vorschläge darüber zu erstatten haben wird, an welchem der genannten 4 Punkte der Hafen angelegt werden soll.

Pensionskasse für Bedienstete der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Der Bericht der Pensionskasse für Bedienstete der Königlich Ungarischen Staatsbahnen über deren Geschäftsführung im Jahre 1896 wurde vor kurzem fertiggestellt und entnehmen wir demselben folgende Angaben:

Am Ende des Jahres 1895 zählte der Pensionsfonds 19 695 Mitglieder; im Laufe des Geschäftsjahres 1896 sind hinzugekommen durch Neueintritt 2 486, ferner infolge von Reaktivirungen 6, so dass am Schlusse des Jahres 1896, nach Abzug von 660 infolge von Entlassungen, Ableben und sonstigen Ursachen Ausgeschiedenen, ein Mitgliederstand von 21 527 sich ergab.

Die am Ende des Jahres 1895 liquid gebliebenen Pensionsbeträge, Unterstützungen und Erziehungsbeiträge für Kinder gestalteten sich folgendermaassen: Es bezogen 2 338 Mitglieder den Betrag von 1 152 087,93 fl., 1 834 Wittwen den Betrag von 648 402,93 fl., 1 280 Kindern dieser Wittwen waren 46 894,93 fl. als Erziehungsbeiträge angewiesen und 377 vollständig Verwaiste erhielten 22 003,18 fl.; es gelangten daher insgesammt 1 869 388,97 fl. zur Auszahlung.

Im Laufe des Jahres 1896 wurden folgende Pensionsgebühren und Erziehungsbeiträge neu angewiesen: an 238 Mitglieder 115 428,41 fl., an 191 Wittwen 61 799,31 fl., an 287 Kinder dieser Wittwen 7 363,15 fl. und an 29 vollständig Verwaiste 3 037,99 fl., zusammen somit Neuanweisungen in der Höhe von 187 628,86 fl. Die gesammten im Laufe des Jahres 1896 zu Recht bestandenen Pensionsbeträge und Erziehungszulagen bezifferten sich sonach mit 2 057 017,83 fl.

Es kamen jedoch auch infolge Ablebens von 94 Mitgliedern 46 455,34 fl., zufolge der Reaktivirung von 6 Mitgliedern 1 191,42 fl. und zufolge Ablebens von 27 Wittwen 3 962,46 fl. in Wegfall; die Wiederverheirathung von 4 Wittwen verursachte einen Abfall von 1 040,51 fl. und durch die Einstellung von Erziehungsbeiträgen bei mittlerweile erwerbsfähig gewordenen 23 Kindern wurde der Betrag von 680,56 fl. in Abfall gebracht, zusammen daher 53 330,29 fl. Der sonach mit Ende des Jahres 1896 liquid gewordene Betrag an Pensionen und Erziehungsbeiträgen beläuft sich auf 2 003 687,54 fl.

Von dieser Summe wurde im Verhältnisse zu jener Zeitdauer, in welcher die Pensionsansprüche in Gültigkeit waren, bis Ende 1896 der Betrag von 1 879 141,95 fl. ausbezahlt; an 18 Mitglieder wurden zurückerstattet 2 412,74 fl., ferner erhielten 65 Wittwen als Abfertigung gelegentlich ihrer Wiederverheirathung 15 375,17 fl. ausgezahlt. Anlässlich der Abtrennung der Linien der Torontáler Lokalbahnen sind 60 Mitglieder des Pensionsfonds in den Dienst der Lokaleisenbahn-Gesellschaft übergetreten und wurde der Betriebsdirektion der Torontáler Bahn der von den 60 Mitgliedern eingezahlte Gebührenbetrag in der Höhe von 9 029,21 fl. überwiesen.

Das Vermögen des Pensionsfonds beträgt mit Ende 1896 10 684 075,87 fl.; nachdem dasselbe mit Ende 1895 die Höhe von

10 698 756,42 fl. erreicht hatte, ergibt sich für das abgelaufene Jahr eine Verringerung des Vermögens um 14 680,55 fl. Das Erträgniss dieses Vermögens betrug 474 231,82 fl., was einer Verzinsung von 4,44 % entspricht. Das Vermögen ist hauptsächlich in Realitäten investirt.

Aus Russland.

Verstaatlichung der Weichselbahn.

Durch ein am 30. Mai/11. Juni d. J. Allerhöchst bestätigtes Reskript des Ministerkollegiums ist der Aufkauf der Weichsel-Eisenbahn auf Grund des § 71 der Statuten jener Eisenbahngesellschaft beschlossen worden.

Dem Minister der Verkehrsanstalten wurde dabei überlassen, die Weichsel-Eisenbahn mit deren gesammtem Vermögen vom 1. Juli d. J. ab für den Staat zu übernehmen und im Einverständniss mit dem Finanzminister und dem Reichskontroleur soweit nothwendig aus den Roheinnahmen dieser Eisenbahn die durch die Uebernahme und Exploitation derselben im Laufe dieses Jahres entstehenden Ausgaben zu machen; ferner nach erfolgter Allerhöchster Bestätigung des Verstaatlichungsübereinkommens der Verwaltung der Weichselbahn zu gestatten, aus den Exploitationsmitteln der Bahn 40 000 R. zur Remuneration der Angestellten nach Gutdünken der Verwaltung zu verwenden.

Der Finanzminister wurde beauftragt — ausserhalb der Ordnung nach dem Gesetze vom 20. Mai 1892 über Liquidationen von Eisenbahngesellschaften beim käuflichen Uebergange der den letzteren gehörigen Bahnen an den Fiskus — mit der Gesellschaft der Weichselbahn eine Schlussrechnung auf folgender Grundlage aufzustellen:

1. für je 10 ungetilgte Aktien mit Zinskupons, beginnend mit dem Kupon vom 15. Oktober d. J. und dem Dividendenkupon für 1897, 11 4 % Reichsrentenpapiere mit Kupons vom 1. März d. J. auszuhändigen;
2. ausserdem für jede ungetilgte Aktie 8,92 R. in baar zu zahlen;
3. Dividendenaktien, die für die in einer Ziehung getilgten ausgegeben wurden, für vernichtet zu erklären;
4. die Gesellschaft von irgend welcher Nachkontrole für die Zeit ihres Bestehens zu befreien;
5. die Verwaltung von der Verpflichtung zu entbinden:
   a) eine Rechnung über den Betrieb der Bahn in der ersten Hälfte dieses Jahres sowie eine Uebergabebilanz zum 1. Juli d. J. zu liefern;
   b) die Ausgabe von Aktien der 4 % Reichsrente nebst Zinsen vom 1. März d. J. in Höhe von 10 000 000 R. Nennwerth auf Grund des Art. 1 des Allerhöchsten Ukases an den Finanzminister vom 8. April 1894 zu besorgen;
   c) den Umtausch von Aktien der Gesellschaft der Weichselbahn gegen 4 % Reichsrentenpapiere zu besorgen.

Die Weichselbahn geht in ihrer Gesammtheit mit allen Rechten und Pflichten auf den Fiskus über.

Moskau-Jaroslaw-Archangelsk-Eisenbahn.

Durch ein am 2./14. Mai d. J. Allerhöchst bestätigtes Reskript des Ministerkollegiums wurde beschlossen:

1. vorgenannter Eisenbahngesellschaft zu gestatten:
   a) durch einen ununterbrochenen Schienenweg Station Teikowo mit Station Juriew-Polski des Juriew-polski-Zweiges der genannten Bahn mit der Maassgabe zu verbinden, dass die neue Strecke spätestens am 1. Januar 1899 dem Verkehr übergeben wird;
   b) auf der Bahn verschiedene Arbeiten in Höhe von etwa 5 000 000 R. vorzunehmen, speziell die Aufnahmefähigkeit derselben zu erhöhen;
2. die auf der Strecke Alexandrowo - Kirtschak der Moskau-Jaroslaw-Archangelskbahn vorhandenen Tarife durch solche zu ersetzen, die auf der Hauptstrecke in Kraft sind.

Firmenänderung der Ural-Eisenbahn.

Die Ural-Eisenbahn wird vom 1. Januar 1898 an statt dieses Namens, die Bezeichnung „Permj-Tjumenj-Eisenbahn" führen.

Aus Frankreich.

Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten.

Die von den Eisenbahngesellschaften ausgegebenen Rückfahrkarten gewähren von dem doppelten Fahrpreise der einfachen Fahrkarten Ermässigungen von 20 bis 25 %, wogegen sich der Reisende verpflichtet, an seinen Ausgangspunkt in einer bestimmten Frist zurückzukehren. Diese Frist ist natürlich je nach der Länge der Strecke verschieden; sie beträgt fast auf allen Netzen einen Tag für die kleinen Strecken und läuft bisher von einem bestimmten Punkte, welcher die Mitternachtsstunde ist. So ist eine um 10 Uhr Vormittags gelöste Fahrkarte, sofern der Reisende keinen Nachtzug zur Verfügung hat, grundsätzlich nicht einen vollen Tag von 24 Stunden, sondern nur bis Mitternacht, d. h. auf eine wirkliche Dauer von 14 Stunden gültig.

Veranlasst durch die Uebelstände, welche die jetzige geringe Frist besonders auf den weitaus häufigsten kleinen Entfernungen bietet, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahngesellschaften eingeladen, eine neue Einrichtung zu prüfen; diese soll darin bestehen, die Gültigkeitsdauer nach vollen Zeiträumen von 24, 48 oder mehr Stunden zu berechnen, indem man als Ausgangspunkt gerade die Stunde der Fahrkartenausgabe, die in runden Zahlen mit dem Buchstaben M (matin = Vormittag) oder S (soir = Nachmittag) zugleich mit den anderen Datumsangaben aufgedrückt wird, annimmt. Diese Einrichtung würde den Reisenden, welche Morgens oder Nachmittags abfahren, gestatten, den Abend und selbst die Nacht ausserhalb ihres Wohnorts zu verbringen; andererseits würde sie die Aufsicht des mit der Fahrkartenabnahme betrauten Beamten erleichtern, da er nur 2 nebeneinander gestellte Zahlen, diejenige des Abfahrtstages und diejenige der Stunde zu lesen hat.

Kilometerhefte für Reisende.

Die Handelskammer von Limoges hat in einer Entschliessung den Wunsch ausgedrückt, dass die Eisenbahngesellschaften berufen würden, für den Personenverkehr die Einrichtung von Kilometerheften auf fallender Grundlage ohne die Verpflichtung eines vorgezeichneten Reiseweges zu prüfen und anzunehmen; dieser Wunsch ist durch eine gewisse Zahl anderer Handelskammern unterstützt worden. Der Gedanke ist nicht neu, sondern zu verschiedenen Malen der Gegenstand von Mittheilungen an die Aufsichtsbehörde gewesen, welche in einem Rundschreiben vom 3. November 1886 seine Prüfung durch die Gesellschaften veranlasst hat; aber da sich diese der Neuerung ungünstig gezeigt haben, so ist die Frage auf dem alten Fleck geblieben, ohne dass die vorgebrachten Einwände eine Untersuchung veranlasst hätten. Die Beschlüsse der Handelskammern von Limoges usw. lenken die Aufmerksamkeit auf eine Maassnahme, die sicherlich verführerische Seiten hat; sie kann dagegen Uebelstände zeitigen, von denen einige in einer Fachzeitung beleuchtet wurden. Um diesen vorzubeugen, wird darin stets eine etwas andere Einrichtung empfohlen.

Jedenfalls ist die Frage eine eingehende Prüfung werth, um so mehr als einerseits Versuche in demselben Gedankengang in England und im Grossherzogthum Baden unternommen wurden und andererseits das in Frankreich befolgte Verfahren der Fahrkartenausgabe etwas veraltet ist. Die Unmöglichkeit, sich Fahrkarten ausserhalb der Bahnhöfe oder in den Grossstädten ausserhalb der Zweigstellen und gewisser Agenturen zu verschaffen, die Nothwendigkeit, sie fast überall gerade zur Abfahrtszeit des Zuges zu lösen, bilden Belästigungen, die gar sehr mit den Ansprüchen der Reisenden auf Erleichterungen aller Art in Widerspruch stehen. Es sind in dieser Beziehung ernstliche Fortschritte zu erzielen und der Minister der öffentlichen Arbeiten hat deshalb durch Rundschreiben vom 13. Juli dieses Jahres die Generalinspektoren des Aufsichtsdienstes aufgefordert, die Ansichten der Gesellschaften einzuholen, alsdann selbst die Frage zu prüfen und dem Minister einen gemeinschaftlichen Bericht zu erstatten.

Selbstfahrer-Gesellschaft.

Unter der Direktion des Ingenieurs Emil Level hat sich mit einem Kapital von 10 000 000 Frcs. die Allgemeine Strassenbahn- und Selbstfahrer-Gesellschaft (Société générale de tramways et de voitures automobiles) gebildet, welche auf verschiedenen öffentlichen Strassen Selbstfahrer zur gemeinsamen Beförderung von Personen verkehren lassen will.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Durch Verordnung vom 15. Juni d. J. die vom Departement Calvados am 22. Februar d. J. der Calvados-Eisenbahn-Aktiengesellschaft konzessionirten, für Personen- und Güterverkehr bestimmten Dampf-Strassenbahnlinien: a) von Grandcamp les Bains nach dem Bahnhof Molay Littry der Eisenbahn Paris-Cherbourg sowie nach dem Bergwerk Littry, b) von Courseulles nach Arromanches und nach Bayeux, c) von Caen über Bretteville sur Laize und Ussy nach Falaise, d) von Port en Bessin nach Bayeux.

2. Durch Verordnung vom 17. Juni d. J. die in den Departements Ain und Saône et Loire mit 1 m Spurweite herzustellende, der Stadt Pont de Vaux konzessionirte und von dieser am 20. April d. J. an Cornillon weitervergebene, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer

Zugkraft von Pont de Vaux nach dem 5 km entfernten Bahnhof Pont de Vaux-Fleurville der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

3. Durch Gesetz vom 24. Juni d. J. die der Südbahn bisher nur unter Vorbehalt konzessionirte Linie von allgemeinem Interesse von Espalion über Bozouls, Gabriac und Bertholène bis zur Linie Rodez-Millau.

4. Durch Verordnung vom 13. Juli d. J. die vom Departement Ille et Villaine am 12. Juni d. J. der Gesellschaft der Bretonischen Strassenbahnen konzessionirte, mit 1 m Spurweite herzustellende und für Personen- und Güterverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Paramé nach Cancale mit Zweigbahn nach dem Hafen Houle (12,940 km).

5. Durch Verordnung vom 21. Juli d. J. die vom Doubsdepartement dem Bankier Schlumberger in Besançon am 1. Mai d. J. konzessionirte, mit 1 m Spurweite herzustellende und für Personen- und Güterverkehr bestimmte Dampf-Strassenbahn von Pontarlier nach Mouthe.

6. Durch Verordnung vom 21. Juli d. J. die auf Grund der Verordnung vom 1. August 1888 hergestellte Strassenbahn von Saint Malo nach Saint Servan und Paramé bezüglich der Einrichtung des Güterverkehrs.

7. Durch Verordnung vom 24. Juli d. J. die vom Seinedepartement an Puginier am 24. Juni d. J. konzessionirte, für den Verkehr von Personen und u. U. von kleinen Packeten bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugkraft (ausschliesslich Dampf) von Neuilly (Maillotthor) nach Suresnes.

8. Durch Verordnung vom 27. Juli d. J. die der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn durch Vertrag vom 26. Mai 1883 (genehmigt durch Gesetz vom 20. November 1883) unter Vorbehalt konzessionirte Eisenbahn von allgemeinem Interesse von Anduze nach Saint Jean du Gard.

9. Die der Südbahn durch Gesetz vom 17. Juli d. J. unter Vorbehalt konzessionirte Eisenbahn von allgemeinem Interesse von Cloron nach Bedous.

10. Die im Departement Saône et Loire mit 1 m Spurweite herzustellenden Lokalbahnen: 1. von Bourbon Lancy (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof) nach Toulon sur Arroux (Bahnhof der Lokalbahn Digoin-Etang), welche zwischen Bourbon Lancy und dem Zwischenbahnhof Bourbon Ville zugleich ein Vollspurgeleis erhält; 2. von Autun (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof) nach Corcelles (Grenze des Nièvredepartements); 3. von Mâcon (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof) nach Fleurville (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof); 4. von Saint Bonnet Beaubery (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof) nach Montceau les Mines (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof) und 5. von Saint Marcel (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof) nach Saint Martin en Bresse, von denen die Linie 1 der Departements-Eisenbahngesellschaft, die Linien 2 bis 5 den Civilingenieuren Coignet und Grosselin sämmtlich am 9. November 1896 konzessionirt wurden.

Zum Abschied.

Nach 36 jähriger Thätigkeit als leitender Redakteur der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, welche ich auf Anordnung und mit Unterstützung der Vereinsverwaltungen im Jahre 1861 ins Leben rief, trete ich infolge meines vorgerückten Lebensalters von 74 Jahren auf mein Ansuchen am 1. September d. J. in den Ruhestand. Allen denjenigen, welche mich während meiner langen, oft unter recht schwierigen Verhältnissen geführten Redaktionsleitung mit Rath und That unterstützten, spreche ich hiermit beim Scheiden aus meiner Stellung meinen aufrichtigen wärmsten Dank aus, insbesondere den betreffenden Eisenbahnverwaltungen, meinen ständigen Mitarbeitern und Büreaubeamten.

Berlin, den 28. August 1897.

Dr. jur. W. Koch.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien. In dem vorbezeichneten, zum 1. September d. J. in Kraft tretenden neuen Kohlenausnahmetarife ist auf Seite 12 oben unter Bedingungen in der zweiten Zeile die Seitenzahl **11** in **14** abzuändern.

Kattowitz, den 23. August 1897. (1886)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltung.

2. Eröffnung von Stationen

Eröffnung des Haltepunktes Sossenheim. An der Bahnstrecke Höchst a/M.-Soden und zwar zwischen den Stationen Höchst a/M. und Sulzbach wird für Personen- und Gepäckverkehr am 1. Oktober d. J. der Haltepunkt Sossenheim eröffnet.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau. (1887)

Frankfurt a/M., den 21. August 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Auf nachstehenden Theilstrecken ist der Gesammtverkehr wieder eröffnet worden:

Wels-Kremsmünster-Stift . am 23/8.,
Steinach-Irdning-Aussee . . „ 18/8.,
Traunkirchen-Obertraun . . „ 18/8.,
Ried-Minning . . . . . . „ 14/8.,
Steindorf-Mauerkirchen . . „ 15/8. u.
Klostergrab-Moldau . . . „ 9/8.;

sohin bleiben noch unterbrochen:
Kremsmünster-Stift-Unterrohr,
Aussee-Obertraun,
Minning-Simbach,
Mauerkirchen-Braunau,
Ried-Aurolzmünster und die mit 1/8. eingestellte Theilstrecke Lambach-Stadl-Paura (schmalspurige).

Wien, am 23. August 1897. (1888)

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Vom 25. d. Mts. ab wird auf der Linie Hainsberg-Kipsdorf zwischen Hainsberg und Rabenau der Personen- und Güterverkehr wieder aufgenommen.

Dresden, den 23. August 1897. (1889)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Vom 25. d. Mts. ab wird auf der Linie Mügeln-Geising-Altenberg der Personen- und Güterverkehr von Mügeln-Weesenstein bis Burckhardtswalde-Maxen ausgedehnt.

Dresden, den 24. August 1897. (1890)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

4. Güterverkehr.

Vom 1. September d. J. ab wird die Güternebenstelle Schurgast bei Station Loewen aufgehoben.

Kattowitz, im August 1897. (1891)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. September d. J. wird die Station Marklissa des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau mit den um 2 ℳ für 10 000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Lauban in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Dresden, den 21. August 1897. (1892)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Güterverkehr. Zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr kommt am 1. September d. J. der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife

a) Entfernungen für die neueinbezogenen Stationen Altenhasungen, Blankenstein (Saale), Breitenbach, Ferna, Fürstenwald, Göhrenz-Albersdorf, Harra, Lausen, Lützen, Meuchen, Oberelsungen, Obervellmar, Schkölen-Räpitz, Teistungen, Weimar bei Cassel, Wintzingerode, Worbis und Zierenberg der Direktionsbezirke Cassel und Erfurt;
b) anderweite, grösstentheils ermässigte Entfernungen für eine grössere Anzahl früher aufgenommener Stationen und
c) anderweite Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Schmalspurbahnen Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn.

Die Entfernungen für die Stationen Göhrenz-Albersdorf, Lausen, Lützen, Meuchen und Schkölen-Räpitz erlangen erst Gültigkeit mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Plagwitz-Lindenau-Lützen, welche besonders veröffentlicht werden wird.

Die vereinzelt eintretenden unerheb-

lichen Frachterhöhungen treten erst am 16. Oktober d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 19. August 1897. (1893)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch - Hessischer Güterverkehr. (Gruppen V/VI.) Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag IX zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Er enthält die Entfernungen für die mit genanntem Tage eröffneten Stationen der Strecken Obervellmar - Wolfhagen und Duderstadt - Leinefelde und theilweise gekürzte Entfernungen für die Stationen der Strecken Wulften-Duderstadt und Warburg-Altstadt-Corbach des Direktionsbezirks Cassel.

Ferner ist die Station Walburg desselben Direktionsbezirks als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 b (Braunkohlen) einbezogen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Cassel, den 24. August 1897. (1894)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer - Oesterreichisch - Ungarischer Kohlenverkehr. Heft I, II und III. Im obengenannten Kohlenverkehre treten mit dem 1. September d. J. neue Ausnahmetarife — Heft I, II und III — in Kraft, durch welche die gleichnamigen, vom 15. September 1895 gültigen Tarifhefte nebst Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt werden. Die neuen Tarife enthalten im allgemeinen Ermässigungen, doch treten in einzelnen Stationsverbindungen auch Erhöhungen ein.

Für letztere Fälle bleiben die seitherigen niedrigeren Sätze noch bis 15. Oktober d. J. in Geltung.

Druckabzüge dieser Tarife sind zum Preise von 35, 50 bezw. 55 ₰ für das Stück bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Kattowitz, im August 1897. (1895)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird der Ausnahmetarif 20 unseres Binnenverkehrs für Getreide, Hülsenfrüchte, Raps- und Rübsaat und Mühlenerzeugnisse nach Basel transit zur Ausfuhr nach der Schweiz auf den Verkehr von gewissen reichsländischen Stationen, und zwar: Hagenau, Hampont, Saarburg, Schiltigheim, Strassburg (Centralbahnhof), Strassburg - Neudorf, Weilerthal, Wilwisheim und Zabern beschränkt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 20. August 1897. (1896)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mitteldeutsch - Hessischer Verkehr. (Gruppe V/VI.) Am 1. September d. J. gelangt der Nachtrag VIII zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Ausser mehreren bereits veröffentlichten Tarif-Aenderungen und Ergänzungen enthält derselbe: Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Blankenstein (Saale), Göhrenz - Albersdorf, Harra, Lausen, Lützen, Meuchen und Schkölen-Räpitz des Direktionsbezirks Erfurt, anderweite, zum Theil erhöhte Entfernungen für Station Bingen des Direktionsbezirks Mainz sowie für verschiedene ältere Stationen der Direktionsbezirke Erfurt und Halle, Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen sowie Berichtigungen.

Die für einzelne Stationsverbindungen eintretenden Frachterhöhungen sind erst vom 15. Oktober 1897 ab gültig.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 21. August 1897. (1897)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 15. September l. J. treten für die Beförderung von Petroleum (Ausnahmetarif 38) von Trzebinia nach den Hafenstationen direkte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 21. August 1897. (1898)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Holz des Ausnahmetarifs Nr. 1 der Deutsch - Schweizerischen Gütertarife, in Wagenladungen von 10 000 kg, ab Hagenau nach Unterterzen, tritt am 1. September l. J. ein Ausnahme-Frachtsatz von 162 Cts. für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 23. August 1897. (1899)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Eröffnung der Station Sassnitz-Hafen für den Kohlenverkehr. Vom 15. September d. J. ab können nach der bisher nur für die Abfertigung von seewärts aus- oder eingehenden Gütern eingerichtet gewesenen Station Sassnitz-Hafen auch Kohlensendungen verfrachtet werden. Der Zeitpunkt der Einbeziehung der genannten Station in die Oberschlesischen und Niederschlesischen Steinkohlentarife wird noch besonders bekannt gegeben werden.

Stettin, im August 1897. (1900)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Am 1. September d. J. kommt der Nachtrag XXVI zum Tarifhefte 2 zur Einführung. Er enthält Ergänzungen des Kilometerzeigers, sowie der Stations- und Ausnahmetarife. Abzüge hiervon sind durch die betheiligten Güterverwaltungen zu erlangen.

Dresden, den 24. August 1897. (1901)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch - Hessischer Güterverkehr. (Gruppen IV/VI.) Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag I zum Nordwestdeutsch-Hessischen Gütertarif in Kraft. Neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife enthält der Nachtrag neue Entfernungen für die neu eröffneten Strecken

Obervellmar-Wolfhagen,
Leinefelde-Duderstadt,
Gau-Odernheim-Osthofen,
Friedberg-Hungen/Nidda,
Schieder-Blomberg,
Oldesloe-Kl. Berkenthin-Hagenow.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 24. August 1897. (1902)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif. Zwischen Franzensbad B. St. B. und Klosterneuburg-Weidling sind für die allgemeinen Tarifklassen neue Frachtsätze zur Einführung gelangt.

München, im August 1897. (1903)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Tarif für den Transport von Eisenbahnwagen. Am 1. September 1897 gelangen für die Beförderung zweiachsiger Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern rollend, bei Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der im Theile I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland anderseits enthaltenen einschlägigen reglementarischen und sonstigen Bestimmungen nachstehende Frachtsätze bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1897 zur Einführung, und zwar:

	nach Budapest*)	
von Aachen	197,19	Mark pro Wagen à 2 Achsen
„ „ -Kölnthor .	197,61	
„ „ -Templerbend . .	197,61	
„ Köln-Deutz B. M.	188,37	
„ „ -Ehrenfeld .	188,65	
„ Hagen-Eckesey .	193,55	
„ Düsseldorf-Lierenfeld . .	192,71	

*) sämmtliche Bahnhöfe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Wien, am 24. August 1897. (1904)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Hildesheim - Peiner Kreiseisenbahn. Am 21. August d. J. gelangt zu dem diesseitigen Binnentarif Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Neuaufnahme von Stationen und Haltepunkten, anderweite Fahrpreise für Haltepunkte und sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Erhöhungen treten erst vom 10. Dezember d. J. in Kraft.

Weitere Auskünfte ertheilen die Stationen und die Betriebsleitung, woselbst auch Nachträge erhältlich.

Hildesheim, den 20. August 1897. (1905)
Die Direktion.

---

5. Lieferfristen.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Einführung von Zuschlagsfristen. Die, anlässlich der durch Hochwasserschäden auf der Lokalstrecke der Südbahn verursachten aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse, mit Kundmachung vom 14. August l. J., Z. 11502/CII, vorbehaltlich hochortiger Genehmigung bis auf weiteres zur Einführung gebrachten Zuschlagsfristen für nach Wien loco bestimmte oder Wien transitirende Sendungen, und zwar von 3 Tagen bei Frachtgütern und 1 Tag bei Eilgütern, wurden durch den Erlass des hohen K. K. Eisenbahnministeriums vom 19. August l. J., Z. 7655/III genehmigt.

Wien, am 24. August 1897. (1906)
Die Generaldirektion.

---

6. Offene Stellen.

Nr. 16. Jahrgang 1897. Berlin, am 28. August 1897.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A S	312	1	Fass	Wein	65	1	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
2	A S	3190	1	—	1. Korbflasche	9	2	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Elberfeld.
3	B	—	5	—	leere Kisten	16	3	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	*)
4	B	1	1	Fass	leer	105	4	G.-A. Bingen	"	
5	B	—	2	Stück	Guss	1	5	Karlsruhe Rang. B.	Badische Stsb.	
6	B (blau)	—	1	Pack	1. gebr. Obstkörbe	13	6	Artern	K. E.-D. Erfurt	
7	B	—	1	Kübel†)	leer	2	7	Minden	K. E.-D. Hannover	†) aus Holz.
8	B	590, 592/593	3	Ballen	Wollabfälle	386	8	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
9	B B	50	1	—	1. Verschlag	40	9	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.
10	C B	4790	1	Ballen	Rouleaux (Jalousien)	25	10	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
11	C F	10260	1	Kiste	Bisquit	12	11	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	ab Kiel.
12	C G	33136	1	"	gefüllt	28	12	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
13	[illegible]	2842	1	—	leeres Fass	65	13	G.-A. Bingen	"	
14	C L	3237	1	Sack	Sensenschärfer	39	14	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Elberfeld.
15	D (roth)	—	1	Stück	Stahl	3	15	Düsseld.-Bilk	"	
16	E L	6258	1	Korbkanne	gefüllt	70	16	G.-A. Worms	Direktion Mainz	beschr.: Erfurt-Hamburg.
17	F C H	53907	1	Kiste	Saat	18	17	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
18	F K	—	1	Bund	Stangendraht	35	18	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
19	G	35	2	Stück	Achsen	84	19	"	"	Worms-Mainz bezettelt.
20	G	3808	1	Kiste	Ofentheile	32	20	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
21	G A	7223	1	"	—	29	21	Halbstadt	K. E.-D. Breslau	beschr.: Stuhlweissenburg.
22	G E	112/113	2	Pack	Spazierstockholz	—	22	Elsterwerda B. D.	K. E.-D. Halle a/S.	
23	G F A H	3	1	Ballen	Flanell	30	23	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
24	G M T	—	1	Bündel	leere Säcke	6	24	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
25	G R	2298	1	Ring	Eisendraht	14	25	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
26	H	6	1	Fass	leer, gebraucht	14	26	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
27	H	4	1	Ueberzug	Ledertasche	8	27	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
28	H B	1313	1	Kiste	leer	13	28	G.-A. Bingen	Direktion Mainz	
29	H G	322	1	Sack	Säcke	19	29	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
30	H G	97	1	Fass	leer	120	30	G.-A. Kreuznach	Direktion Mainz	
31	H H	2956	1	Ballen	Gummiwaaren	14	31	Köln-Ehrenf.	K. E.-D. Köln	
32	H W	7748	1	—	Kinderstuhl	5	32	Coblenz rh.	"	
33	J	1786	1	Beutel	kl. eis. Winkel und Schrauben	2	33	Bremerhaven (Freihafen)	K. E.-D. Hannover	
34	J J	6122	1	Kiste	leer	69	34	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
35	J K	1/3	3	Bündel	leere Säcke	56	35	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	**)
36	J W	929	1	Kiste	gefüllt	56	36	Mannheim	Badische Stsb.	Darmstadt-Worms bezettelt.
37	K	1	1	—	leeres Fass	19	37	G.-A. Worms	Direktion Mainz	
38	K	—	1	Kollo	leere Kisten	12	38	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
39	K	—	1	Verschlag	leere gebrauchte Körbchen	6,5	39	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
40	L	2	1	Schliesskorb	leer	3	40	Coblenz	"	
41	L S	210	1	—	leere Kiste	22	41	G.-A. Dieburg	Direktion Mainz	Höchst a/M. bezettelt.
42	L T	—	1	Pack	neue Körbe, 4 Deckel	1	42	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Wiesbaden-Worms bezettelt.
43	M	25	1	Bündel	leere Säcke	22	43	G.-A. Worms	Direktion Mainz	

*) Völklingen-Mainz bezettelt.
**) Die Säcke tragen die Firma A. Eisemann Söhne in Frankfurt a/M.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
44	M & C	6276	1	Pack	Holzwaare —	10	44	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	*)
45	M C	—	2	Ketten	(Privatkrahnketten)	—	45	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
46	M F	1923/4	2	Kolli	Eisentheile —	70	46	G.-A. Worms	Direktion Mainz	
47	N S C	1937	1	Kiste	Band —	36	47	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
48	R	4930	1	Fass	leer —	35	48	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
49	R F	—	1	—	Pflugtheil —	4	49	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
50	R K	—	3	Kisten	geräucherte Fische —	18	50	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
51	S	212/13	1	—	leere Kiste —	12	51	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
52	S	—	6	Ballen	Lumpen —	—	52	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
53	S H S	—	1	—	Fässchen, leer —	9	53	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
54	S & M	31	1	Kiste	Maschinentheile —	25	54	Basel	Badische Stsb.	
55	St	4428 4005 4512	3	—	Decken —	—	55	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
56	T	1/2	2	Pack	leere Säcke —	—	56	Neisse	K. E.-D. Breslau	
57	U L	—	1	Kiste	leer, gebr. —	12	57	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
58	W	2631	1	—	leere Kiste —	18	58	G.-A. Worms	Direktion Mainz	
59	W	6002/3	2	Fässer	Oel —	446	59	Bretten	Badische Stsb.	
60	W S	2814	1	—	leeres Fass —	45	60	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
61	S. R. Berlin	497	1	Kiste	leer —	25	61	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
62	G B & Co Bielefeld	136	1	Verschlag	Fahrrad —	30	62	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	**)
63	David	—	1	Kollo	2 leere Kannen —	5	63	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	(Guntersblum-Mainz bezett.
64	D. Düren	—	1	Ballen	Emballage —	—	64	Düren	K. E.-D. Köln	
65	Düsseldorf	1	1	—	Kleiderschrank —	—	65	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
66	Plump & Heye	—	1	Sack	leere Säcke —	40	66	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
67	Ernst Schmidt Düsseldorf	—	1	—	leeres Oelfass —	—	67	Hohenbocka	K. E.-D. Halle a/S.	
68	Schneider	—	1	Schachtel	— —	5	68	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
69	F Sieger & Co. in Budenheim	—	1	Sack	Schiefer —	35	69	G.-A. Budenheim	„	
70	Wien	P L 50	1	—	Handlaterne —	—	70	Tempelhof Rgrb.	K. E.-D. Berlin	
71	Madame Wion	—	1	Kiste	? —	6,5	71	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
72	M Zinkeisen Freiberg i/S.	—	1	„	? —	48,5	72	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
73	—	1	1	Fass	leer —	9	73	G.-A. Bingen	Direktion Mainz	
74	—	2	1	Paar	Holzschuhe —	—	74	Aachen	K. E.-D. Köln	
75	—	3	1	—	Zahnrad —	36	75	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
76	—	73	1	—	gebrauchter Klappstuhl	—	76	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
77	—	115	1	—	alter Kinderwagen —	—	77			
78	Gepäck	141	1	Kiste	2 Stück Offizierdegen	4,5	78	Dönhofstädt	K. E.-D. Königsberg	(Stettin-Dönhofstädt.
79	—	336	1	Stück	Eisen —	55	79	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
80	—	6987	1	Korbbüchse	Oel —	29	80	Crefeld	„	
81	—	16245	1	—	leeres Bierfass —	18	81	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	(Augustinerbräu).
82	—	14342 & 670	1	—	eiserne Langplatte —	53	82	Grevenbroich	K. E.-D. Köln	
83	—	25583	1	—	leeres Fass —	18	83	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	(Leistbräu).
84	—	40537	1	—	leeres Fass —	22	84	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	(Leistenbräu).
85	—	313416	2	—	eis. Göpelstangen —	109	85	Janowitz	K. E.-D. Bromberg	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
86		116	1	Ballen	Twist —	25	86	Radolfzell	Badische Stsb.	
87	H S	1975	1	Kiste	leere, gebr. Weinflaschen	22	87	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
88	E	66	1	Ballen	Tabak —	29,5	88	Sandersleben	H. E.-D. Halle a/S.	
89	D	5525	1	Sack	(ansch.) Tabak —	15	89	Rosslau	„	

*) Enthält 2 Holzstempel zu einer Maschine und 1 Lederriemen.
**) An einer Verbindungsstange der Name H. Bitter, Lüdenscheid.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
90	—	—	1	Pack	4 Asphaltröhren*) —	5,5	90	Westig	K. E.-D. Elberfeld	*) in grauer Leinewand.
91	—	—	1	Ballen	Baumwollenkehricht	53	91	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
92	—	—	1	Gebund	Besen —	21	92	G.-A. Worms	Direktion Mainz	
93	—	—	1	Kollo	eis. Bettstelle —	15	93	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
94	—	—	1	Packen	Bettzeug —	—	94	Hamburg B., Gep.	K. E.-D. Altona	
95	—	—	1	—	Blechflasche —	—	95	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
96	—	—	1	—	hölzerner Bock —	—	96	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
97	—	—	1	Pack	Cementsäcke —	9	97	Euskirchen	K. E.-D. Köln	
98	—	—	1	—	Eisenplatte —	4	98	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
99	—	—	1	—	Eisenröhre, 2,45 m —	11	99	Möckmühl	Württemberg. Stsb.	
100	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	16	100	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
101	—	—	1	Korb	Eisenwaaren (Handsägen)	48	101	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
102	—	—	1	Kistchen	Fahrradtheile —	3	102	Breslau Fr. B.	K. E.-D. Breslau	Sattel, Laterne.
103	—	—	1	Bund	hölz. Fassreifen —	—	103	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
104	—	—	1	—	Feuertopf —	9	104	Baal	„	
105	—	—	1	Gebund	Flacheisen —	39	105	G.-A. Worms	Direktion Mainz	
106	—	—	1	Stab	Flacheisen —	4,5	106	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
107	—	—	1	Korbflasche	Fruchtbranntwein —	19	107	Heilbronn	„	
108	—	—	1	—	Gummischlauch —	6	108	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
109	—	—	1	Sack	Gurken —	50	109	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
110	—	—	1	—	Gussrohr —	3	110	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
111	—	—	1	Sack	Gips —	50	111	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
112	—	—	1	—	Handlaterne —	—	112	Düren	K. E.-D. Köln	
113	—	—	1	Pack	Hohlglas —	11	113	Moers	„	
114	—	—	1	Sack	viereckige Holzleisten	46	114	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
115	—	—	1	Gebund	Holzstäbchen —	1,5	115	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Höchst a/M.-Mainz bezettelt.
116	—	—	1	Säckchen	geb. Kaffee —	2,75	116	Isenburg	Main-Neckarbahn	**)
117	—	—	1	Pack	verzinnte Kaminschieber	4	117	Aachen	K. E.-D. Köln	
118	—	—	1	—	leere Kanne —	—	118	Geldern	„	
119	—	—	1	Korb	schmutzige Kinderwäsche	8	119	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	ab Alt-Jablonken.
120	—	—	1	—	Kleiderschrank —	—	120	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
121	—	—	1	l. Korb	(aus Weidengeflecht) gebr.	0,5	121	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
122	—	—	1	Pack	leere Körbe —	11	122	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
123	—	—	1	„	6 leere Körbe —	—	123	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	von Säureballons herrührend.
124	—	—	3	—	Körbe aus Eisenblech	—	124	Dambrau	K. E.-D. Kattowitz	
125	—	—	1	Ring	Kupferdraht —	10	125	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
126	—	—	1	—	eis. Kurbel mit Holzgriff	4	126	Themar	„	roth angestrichen.
127	—	—	1	Gebund	2 Laufschienen —	35	127	G.-A. Worms	Direktion Mainz	
128	—	—	1	Kiste	Maschinentheile aus Messing und Guss	—	128	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	von Erfurt.
129	—	—	1	—	Milchkannendeckel —	1	129	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
130	—	—	4	—	Milchkannen —	—	130	Köln-Eilg.	K. E.-D. Köln	
131	—	—	1	Pack	leere Obstkörbe —	18	131	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
132	—	—	1	Bund	Piassavabesen —	6	132	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
133	—	—	1	—	Reisekorb —	22	133	Ruda	K. E.-D. Kattowitz	
134	—	—	1	Reisekorb	versch. Damenkleider, 2 Damenhüte, 1 Gesellschaftsanzug für Herren, 1 Klapphut, verschiedene Wäschestücke, Medikamente, Seife	23	134	Elbing	K. E.-D. Danzig	
135	—	—	5	—	eiserne Rohre —	44,5	135	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
136	—	—	1	Stange	Rundstahl —	14	136	Herdecke-Vorh.	K. E.-D. Elberfeld	
137	—	—	5	Bündel	leere Säcke —	150	137	G.-A. Worms	Direktion Mainz	mit 2 Vorhängeschlösser verschlossen.
138	—	—	1	Schliesskorb	gefüllt —	20	138	E.-G.-A. Mainz	„	
139	—	—	2	—	blaue Schürzen —	—	139	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
140	—	—	2	Stück	ungetränkte kief. Schwellen	—	140	Falkenburg	K. E.-D. Danzig	
141	—	—	1	—	Sperrrad —	1	141	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
142	—	—	1	Kollo	Spielbrett —	3	142	G.-A. Worms	Direktion Mainz	
143	—	—	1	Bund	4 achtkant. Stahlstangen	17	143	Basel	Badische Stsb.	
144	—	—	1	„	Stahl —	40	144	St. Georgen i. Sch.	„	
145	—	—	1	„	runder Stangendraht	49	145	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
146	—	—	1	—	leere Touristentasche	1	146	Basel	Badische Stsb.	
147	—	—	2	—	Transmissionsstangen	85	147	Dülken	K. E.-D. Köln	

**) Ohne Zeichen und Bezettelung.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welcher zu Aufklärung dienen können).
148	—	—	1	Sack	Werkzeug —	16,5	148	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
149	—	—	1	Kistchen	Werkzeug —	7	149	Basel	Badische Stsb.	

Es fehlt:

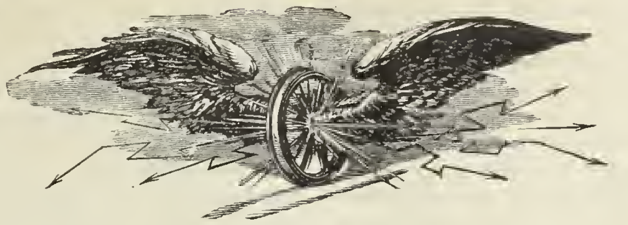
Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	S S	5171	1	Pack	6 Stangen —	4	1	fehlt seit 27. VI d. J. auf Station Nordhorn	Bentheimer Kreisb.	aus Wagen Han. 5921 von Hagen.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 68. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 1. September 1897.

Inhalt:

Die Fachausstellung der Sächsischen Staatseisenbahnen in der Sächsisch-Thüringischen Industrieausstellung in Leipzig.

Die Fachausstellung der Sächsischen Staatseisenbahnen auf der Sächsisch-Thüringischen Landesausstellung in Leipzig findet allgemeine Anerkennung — und mit Recht, denn alles, was aus der grossen Rüstkammer der Eisenbahn interessiren kann, ist hier mit feinem Verständniss zusammengestellt worden, und die äussere Anordnung des Ganzen ist eine so systematische und logische, dass selbst dem unerfahrensten Laien ein klarer Einblick in das Getriebe der Eisenbahn ermöglicht wird. Dieser Erfolg ist aber um so höher anzuschlagen, als die Zeit, welche der Sächsischen Staatsbahnverwaltung zur Vorbereitung ihrer Ausstellung zur Verfügung stand, eine verhältnissmässig kurze war, denn der Plan, die Gesammtausstellung zu beschicken und hiermit eine möglichst getreue Darstellung sowohl der geschichtlichen Entwickelung als auch des gegenwärtigen Zustands des Sächsischen Staatsbahnwesens zu geben, ist erst ziemlich spät entstanden, und zwar zu einer Zeit, wo der Hauptplan der Gesammtausstellung bereits feststand. Folge hiervon war, dass die räumliche Anordnung der Eisenbahnausstellung sich dem Hauptplan der Gesammtausstellung anzupassen hatte, was naturgemäss mancherlei Schwierigkeiten mit sich brachte.

Auch musste die Beschaffung der Zeichnungen, Modelle usw. in ungewöhnlicher Weise beschleunigt werden, und diese Beschleunigung war um so schwerer durchzuführen, als zur Herstellung eines grossen Theils der Ausstellungsobjekte die Thätigkeit der ohnehin vollbeschäftigten staatlichen Eisenbahnwerkstätten und Konstruktionsbüreaus in Anspruch zu nehmen war.

Unter diesen Umständen wäre es der Sächsischen Staatsbahnverwaltung vielleicht überhaupt nicht möglich gewesen, innerhalb der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit das zu leisten, was thatsächlich geleistet worden ist, wenn sie nicht in der Lage gewesen wäre, sich die Erfahrungen, welche bei der letztjährigen Nürnberger Ausstellung gemacht worden, in vieler Hinsicht zu Nutze zu machen.

Wer die Nürnberger Ausstellung gesehen hat, der weiss, dass die Bayerische Staatsbahn dort den Vogel abgeschossen hat. Die überraschende Reichhaltigkeit der ausgestellten Objekte, die Exaktheit der Ausführung, welche an allen Ausstellungsgegenständen zu bewundern war, die glänzende und vornehme Ausstattung des Ganzen — alles dies wird noch heute von den Besuchern der Ausstellung als unvergleichlich hervorgehoben, und es ist eine bekannte Thatsache, dass auf keiner der bisherigen Ausstellungen für den Fachmann so viel zu holen war, wie auf der Nürnberger Eisenbahnausstellung par excellence.

Dass die Sächsische Staatsbahnverwaltung sich unter diesen Umständen in vielen Beziehungen dem Bayerischen Vorgange anschloss und sich nicht darauf kaprizirte, etwas absolut Originelles leisten zu wollen, war entschieden nur richtig und zweckmässig. Die Eigenart der speziellen Sächsischen Einrichtungen tritt noch genugsam hervor, und der Fachmann, der die

Eindrücke der Nürnberger Ausstellung noch in frischer Erinnerung hat, wird auch in Leipzig genug neues finden, was sein Interesse in hohem Grade fesselt.

Eine besondere Eigenart der Sächsischen Eisenbahnausstellung ist zunächst in der Betonung der historischen Seite des Eisenbahnwesens zu finden. Man hat bisher in Deutschland leider zu wenig daran gedacht, dass die Eisenbahn auch ihre Geschichte hat, und dass diese Geschichte dereinst einen werthvollen und nicht zu entbehrenden Bestandtheil unserer kulturhistorischen Entwickelung im allgemeinen bilden wird. Viele Mustertheile aus der ersten Eisenbahnzeit, die schon jetzt einen grossen technischen und fachlichen Werth haben würden, sind umbarmherzig in das alte Eisen geworfen worden, und wichtige Urkunden, Reglements und Zeichnungen, welche die interessantesten Aufschlüsse über die Betriebs- und Wirthschaftsverhältnisse der ersten Deutschen Eisenbahnen geben könnten, wanderten in die Papierstampfe.

Um so dankbarer ist es zu begrüssen, dass seitens der Sächsischen Staatsbahnverwaltung der Konservirung derartiger Gegenstände — namentlich in den letzten Jahren — eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet worden ist. Die Ausstellung in Leipzig legt ein erfreuliches Zeugniss dafür ab, dass diese Pietät gute Früchte getragen hat, und dass das Eisenbahnmuseum, welches die Sächsische Verwaltung dem Vernehmen nach nach Schluss der Leipziger Ausstellung einzurichten gedenkt, mit einem sehr ansehnlichen Anfangsbestande an werthvollen und interessanten Eisenbahnreliquien zu rechnen vermag.

Ueber die einzelnen Ausstellungsgegenstände gibt der für die Ausstellung der Königlich Sächsischen Staatsverwaltungen erschienene Sonderkatalog eingehende Auskunft. Wir können uns deshalb hier auf die Hervorhebung der wichtigsten und interessantesten Objekte beschränken.

In einem Anbau an die Industriehalle finden sich auf freistehenden und Wand-Tischen sowie an Wandfeldern Sammlungen von Schriften, Zeichnungen, Photographien, Modellen und Musterstücken, die sich auf den Bau und die Entwickelung der ältesten Bahnlinien beziehen. Es befinden sich darunter überaus werthvolle Objekte, z. B. eigenhändige Schriften von Friedrich List, darunter der Antrag auf Ernennung eines Vollziehungskomitees für die vorbereitenden Arbeiten zur Leipzig-Dresdener Eisenbahn vom 9. April 1834, ferner die berühmte Schrift List's „über ein Sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen Deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden" nebst Karte aus dem Jahre 1833, das Sächsische Expropriationsgesetz vom 3. Juli 1835, das erste Deutschlands, das erste Uebersichts-Längenprofil der Leipzig-Dresdener Bahn, Kostenanschläge und eigenhändige Berichte des Erbauers dieser Linie, Oberingenieur Kunz, u. v. A. Eigenthümlich muthen uns 13 Kupferstiche an, ursprüngliche Bauwerke und landschaftliche Ansichten der Leipzig-Dresdener Bahn darstellend. Eine dieser Ansichten behandelt das Innere einer Bahnwächterhütte und zwar mit einer gewissen Romantik, getreu den Neigungen jener Zeit. Die ganze mächtige Entwickelung des Eisenbahnwesens tritt uns bei der Betrachtung der Bahnhofsgebäudchen en miniature aus jenen ersten Zeiten deutlich vor Augen. Diesen Eindruck unterstützen und verstärken zahlreiche historische Gegenstände, die mit liebevollem Verständniss hier vereinigt sind. Aus jenem Glaskasten grüssen uns Originalbillets für die ersten Fahrten der Leipzig-Dresdener Bahn vom Jahre 1837. Sie tragen das Datum des Reisetages und der Zugfolge mit der Hand ausgefüllt. Welche Entwickelung von diesen mit der Hand beschriebenen Billets bis zu den Millionen Fahrkarten aller Art, die heute in allen Formen und Gattungen hinausfliegen. Dort an der Wand der erste Fahrplan für die volleröffnete Linie Leipzig-Dresden weist zwei Züge in jeder Richtung auf, einen Früh- und einen Nachmittagzug, beide zu der gleichen Zeit von den Endpunkten Leipzig und Dresden abgehend, und daneben sehen wir in das sinnverwirrende Netz eines graphischen Fahrplanes derselben Linie von diesem Sommer. Von Interesse dabei ist, dass schon 1839 mit den immerhin primitiven Transportmitteln und dem unentwickelten Oberbau die Personenzüge doch schon mit 45 km Geschwindigkeit in der Stunde gefahren wurden.

Die Merkmale der gewaltigen Verkehrsentwickelung treten uns bei jedem weiteren Schritte entgegen. Ein Grundplan des Sächsisch-Bayerischen Bahnhofes in Leipzig, wie er 1842 beschaffen war, weist im ganzen 5 Bahnhofgeleise auf, daneben zeigt ein gleicher Plan von diesem Jahre die ungeheure Ausdehnung, die dieser Bahnhof bis heute erlangt hat. Weitere solche Merkmale bilden die prächtig ausgeführten Modelle des Personen-Hauptbahnhofes in Dresden-Altstadt und des Rangir- und Werkstättenbahnhofes in Dresden-Friedrichstadt (auf den Wandtischen Nr. XVI und Nr. XVIII). Eine grosse Zahl von Brücken- und Tunnelmodellen und Zeichnungen erfreuen nicht nur das Herz des Technikers, sondern interessiren auch den Laien. Darunter gehören vor allem auch die Modelle, Photographien und Zeichnungen zu den mächtigen Brücken über das Göltzsch- und Elsterthal im Zuge der Sächsisch-Bayerischen Bahn. Sehr dankenswerth ist, dass man die Entwürfe zur Göltzschthalüberbrückung, die auf eine Konkurrenzausschreibung vom 27. Januar 1845 eingegangen waren, mit ausgestellt hat. Es befinden sich darunter die sonderbarsten Vorschläge. Der erste Preis fiel keinem dieser Entwürfe zu, die Brücke wurde auch nach keinem derselben ausgeführt.

In diesen Räumen fällt auch die Ausstellung der Photographien von neun um die Entwickelung der Sächsischen Eisenbahnen hervorragend verdienten Männern ins Auge. Es sind dies Gustav Harkort, seit 1835 Vorsitzender der Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie, Kunz, Oberingenieur und Erbauer der Leipzig-Dresdener Bahn, Busse, der Betriebsorganisator dieser Linie und infolge davon vieler anderer Deutschen Bahnen, Wilke, Erbauer der Göltzsch- und Elsterthal-Ueberbrückungen, zuletzt Geheimer Finanzrath und oberster technischer Leiter des gesammten Sächsischen Staatseisenbahnbaues, Max Maria von Weber, Königlich Sächsischer Finanzrath, später in Oesterreichischen und Preussischen Diensten, durch seine reiche litterarische Thätigkeit bekannt, Schill, erster Vorsitzender der Direktion der Staatseisenbahnen in Leipzig, von Craushaar, Direktionsvorsitzender in Leipzig seit 1855 und Galle, Direktor der Königlich Sächsischen Staatstelegraphie.

Die ersten Anfänge von Betriebsvorschriften, die später zum Betriebsreglement und zur Betriebsordnung sich erweiterten und verdichteten, können hier verfolgt werden, so die Warnung des Publikums vor unvorsichtigem Aus- und Einsteigen, die Mahnung zur Aufbewahrung der Fahrbillets während der ganzen Fahrt und die Bekanntmachung vom Jahre 1839, mit welcher die Stationen mit dem Beschwerdebuch beschenkt wurden.

Als Kuriosum verdient erwähnt zu werden eine Einladung zum déjeuner dinatoire der Festtheilnehmer im Schützenhaus zu Leipzig anlässlich der Eröffnung der Leipzig-Dresdener Bahn. Die Karte enthält in kleiner Schrift die charakteristische Mahnung: „Toaste werden nicht ausgebracht!"

Wandtisch Nr. XII und Wandfeld Nr. XIII enthalten statistische Berichte und graphische Darstellungen und Karten in reicher Auswahl, wie sie dem hervorragenden Stande und begründeten Rufe der Sächsischen Eisenbahnstatistik entspricht.

Wenden wir uns von diesem Theile der Ausstellung zur unmittelbar anschliessenden Theilausstellung in der Maschinenhalle, so fallen hier vor allem ins Auge die vollkommen auf der Höhe der Zeit stehenden Transportmittel: 1 normalspurige Lokomotive für Personenzüge von der Sächsischen Maschinenfabrik vormals R. Hartmann in Chemnitz 1897 erbaut, 1 dreiachsiger Tender und 1 dreiachsiger Personenwagen III. Klasse in den Staatsbahnwerkstätten in Chemnitz erbaut, 1 vierachsiger Durchgangswagen I./II. Klasse von der Maschinenbau-Aktiengesellschaft in Nürnberg gebaut, ein ebensolcher Wagen von der Aktiengesellschaft in Görlitz hergestellt und eine Anzahl

schmalspuriger Betriebsmittel. Mit vielem Interesse werden aber zwei von den Staatsbahnwerkstätten in Chemnitz hergestellte Wagen IV. Klasse besichtigt, die als Kranken- und Küchenwagen für Sanitätszüge eingerichtet, in allen Einzelheiten eine vortreffliche Ausstattung zeigen.

Unter den ausgestellten Erfindungen befinden sich erfreulicherweise auch zahlreiche von Beamten und Arbeitern der Sächsischen Staatsbahn, u. A. Geschwindigkeitsmesser für Lokomotiven von einem Werkstättenvorarbeiter.

In sehr lehrreicher Weise ist die vollständige Ausrüstung eines Zuges mit der Luftdruck-Schnellbremse von Westinghouse dargestellt. Luftpump - Bremseinrichtung der Lokomotive und 50 Bremsapparate für Tender und Wagen sind unter sich betriebsfähig verbunden und bei Einhaltung der normalen Leitungslänge die Bremsapparate doch so gruppirt, dass ihre Wirksamkeit sehr gut übersehen werden kann. Täglich in den späten Nachmittagsstunden wird die Bremseinrichtung in Betrieb gesetzt und es macht stets einen überraschenden Eindruck, wenn in rasender Schnelligkeit und binnen $1^1/_2$ Sekunden aus allen 50 Apparaten die Bremskolben herausfahren. Bis jetzt sind 347 Lokomotiven und 1 572 Wagen der Sächsischen Staatseisenbahnen mit dieser Bremseinrichtung versehen.

Neben zahlreichen Zeichnungen und Modellen und Musterstücken von allen möglichen Einzelheiten des Betriebs- und Transportmittelwesens findet sich auch ein Modell der Werkstättenanlage in Chemnitz, einer der grössten in Deutschland.

Sehr dankbar zu begrüssen ist die Oberbauausstellung auf Wandtisch XXVII, die dazu dienen soll, die Entwickelung des Oberbaues auf den Sächsischen Eisenbahnen von Beginn an, d. i. vom Jahre 1836, bis heute zu veranschaulichen. Von der Plattschiene auf Langschwellen, mit welchen vor 60 Jahren die erste Strecke Leipzig - Wurzen ausgerüstet wurde, bis zum Schienenprofil VI mit Auflauflasche, die heute den Oberbau auf Schnellzugsstrecken bildet: welche Fortschritte der Entwickelung auch auf diesem Gebiete, welches Ringen, die Stabilität des Geleises zu vergrössern, die Sicherheit der Fahrt zu erhöhen und den zerstörenden Gewalten zu begegnen, die mit den immer schwerer werdenden und immer schneller fahrenden Zügen das Geleisgestänge bedrohen! Gerade dieser Theil der Ausstellung wird auch den Laien überzeugen, dass auch auf technischem Gebiete die Sächsischen Staatseisenbahnen rastlos nach Vervollkommnung streben. Ergänzt wird dieser Theil durch die Geleisanlagen in dem angrenzenden Hofe, auf welchem eine Drehscheibe mit mehreren Geleisen, Brückenwaagen, Weichen, Stellvorrichtungen usw. angelegt sind. Hier finden sich auch schmalspurige Rollböcke zur Beförderung normalspuriger Wagen auf Schmalspurbahnen, ein Brückenprüfungswagen u. v. A. Die zur Anschauung gebrachten Ausstellungsgegenstände an den Geleisen sind mit rother Farbe markirt.

Einen weiten Raum nimmt in der Maschinenhalle die Ausstellung des Eisenbahn-Telegraphen- und Signalwesens ein. Hier finden sich zahlreiche Entwürfe charakteristischer Sicherungsanlagen auf Stationen, von Signal- und Weichenstellereien, Modelle und Muster elektrischer und mechanischer Sicherungseinrichtungen und zahlreicher anderer Apparate, Darstellungen aus dem Gebiete der Telegraphie und der elektrischen Beleuchtung, besonders des Elektrizitätswerkes der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden-Friedrichstadt. Auch dieser Theil der Ausstellung zeigt in glücklichster Weise die gewaltige Entwickelung dieses der Sicherheit des Verkehres dienenden Betriebszweiges, von den Fähnchen- und Laternen-Signalen der Leipzig-Dresdener Bahnwärter angefangen bis zu den heutigen sinnreichen Apparaten, in denen der elektrische Strom dem irrenden Menschen selbst die Hände bindet.

Alles in allem: die Ausstellung der Sächsischen Staatseisenbahnen gibt ein klares Bild der Entwickelung und des heutigen Standes des Sächsischen Eisenbahnwesens und das Studium dieser Ausstellung wird dem Laien Vergnügen und dem Fachmann Belehrung und Anregung bieten.

Die Haftung der Eisenbahnen bis zur höheren Gewalt.

Von Regierungsrath a. D. Dr. **Schanze** in Dresden.

Die Haftung der Eisenbahnen bis zur höheren Gewalt hat drei Anwendungsgebiete.

Nach Art. 395 des Handels-Gesetzbuches haftet die Eisenbahn als Frachtführer „für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes . . . . entstanden ist“. Dies gilt für Deutschland wie für Oesterreich; es gilt auch nach Art. 30 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Weiter ist nach dem eben gedachten Uebereinkommen Art. 5 jede internationale Eisenbahn die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehre zu übernehmen verpflichtet, „sofern . . . . nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern“. Und „wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert, und kann der Transport auf einem anderen Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen.“ So Art. 18 des Uebereinkommens.

Endlich kommen in Betracht die Haftpflichtgesetze. Nach dem Deutschen Reichs-Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 haftet die Eisenbahnunternehmung bis zur höheren Gewalt, wenn beim Betriebe ein Mensch getödtet oder verletzt wird, sofern nicht eigenes Verschulden des Verletzten vorliegt. Aehnlich das Oesterreichische Gesetz vom 5. März 1869.

Der Begriff der höheren Gewalt ist äusserst umstritten. Einverständniss herrscht darüber, dass die höhere Gewalt in der Mitte liegt zwischen der Haftung wegen Verschuldung und der Haftung wegen jedweden Zufalls. „Während nach allgemeiner Rechtsregel jede Person für den einer anderen Person zugefügten Schaden nur insoweit haftet, als das beschädigende Ereigniss bezw. seine schadenbringende Wirkung von ihr verschuldet ist, will der Gesetzgeber einzelnen Personen eine weitergehende Haftung auferlegen. Dieselben sollen auch für zufällige Beschädigungen der ihnen anvertrauten oder auch nur sonst mit ihnen in Berührung kommenden Sachen oder Personen haften. Aber diese ihre Haftung soll doch keine ausnahmslose sein, es soll bestimmte Ereignisse geben, auf welche sie sich nicht erstreckt.“ Diese Ereignisse nun glaubt der Gesetzgeber unter der Bezeichnung „höhere Gewalt“ zusammenfassen zu können.

Dasjenige, was die höhere Gewalt vom gewöhnlichen Zufalle unterscheidet, soll die Unabwendbarkeit sein. Aber darüber, worin diese Unabwendbarkeit besteht, gehen die Meinungen auseinander.

Seit der Rezeption des Römischen Rechtes stehen sich zwei Theorien gegenüber: eine objektive und eine subjektive. Die subjektive Theorie legt einen relativen Maassstab an: es komme nicht darauf an, ob die Abwendung des schädigenden Ereignisses oder seiner Folgen überhaupt (in abstracto) möglich war, sondern darauf, ob die Abwendung bei den gegebenen Verhältnissen (in concreto) durch Mittel, deren Anwendung dem Haftpflichtigen vernünftigerweise zugemuthet werden durfte, erreicht werden konnte. Die andere Theorie behauptet dagegen: es komme lediglich auf den objektiven Bestand der Erschei-

nungen an; gewisse ein für allemal bestimmte Zufälle, welche sich durch äussere Merkmale von den gewöhnlichen Unfällen unterscheiden, z. B. Erdbeben, Wasserfluthen, Feindeseinbruch seien immer höhere Gewalt, ihre Abwendbarkeit oder Unabwendbarkeit im einzelnen Falle sei nicht maassgebend.

Die subjektive Theorie ist zur Zeit die herrschende, sie wird von Windscheid, Goldschmidt, Hahn, Thöl, Eger, Randa, auch vom Deutschen Reichs-Oberhandelsgericht und Reichsgericht vertreten. Gleichwohl lässt sich die subjektive Theorie nicht halten. Ihre Gegner haben überzeugend nachgewiesen, dass die Vertreter der subjektiven Theorie, wenn man genau hinsieht, nichts anderes als eine Haftung für Verschuldung verlangen. Und doch soll die Haftung bis zur höheren Gewalt etwas anderes sein, als die blosse Haftung für Verschuldung!

Im einzelnen gehen auch die Anhänger jeder der beiden Theorien in ihren Ansichten über die Bedeutung des Begriffes weit auseinander, kaum zwei stimmen in der Formulirung ihrer Meinung völlig überein.

Es bleibt wirklich nichts übrig, als das Zugeständniss: alle Versuche, den Begriff der höheren Gewalt festzustellen, sind bis jetzt misslungen. „Wir stehen einfach vor dem Stadium der Rechtsunsicherheit. Aus theoretischen Erörterungen kann man sich in solchen Fällen eine Aufklärung nicht holen, die geäusserten Ansichten bekämpfen sich gegenseitig auf das Ueberzeugendste, die Praxis schwankt, selbst dem Reichsgericht ist es nicht gelungen, eine einheitliche und konsequente Rechtsanwendung bei den fraglichen Rechtssätzen zu schaffen, und jeder Anwalt wird zugeben, dass er seinem Klienten nicht mit Zuversicht eine Auskunft geben könnte."

Kein Wunder, wenn neuerdings sich die Stimmen mehren: der Begriff der höheren Gewalt sei durchaus unbrauchbar.

Schon früher haben sich gewichtige Autoritäten gegen die gesetzgeberische Verwerthung des Ausdrucks „höhere Gewalt" ausgesprochen; so beim Handels-Gesetzbuche Goldschmidt, beim Haftpflichtgesetze Bähr und Lasker, beim Bürgerlichen Gesetzbuche für das Deutsche Reich Bähr und Unger. Bähr meint, wo man diesen unglücklichen Begriff angebracht, habe er jedesmal durch seine Unklarheit Schaden gestiftet. Bemerkenswerth ist, dass die Redaktoren der Wechselordnung den Begriff der höheren Gewalt wegen seiner Unklarheit abgelehnt haben. Einert machte geltend: Wenn man meine „die Hauptsache sei nicht zu bestimmen, was unter höherer Gewalt zu verstehen, sondern zu entscheiden, ob sie berücksichtigt werden dürfe", so sei das „die Anstalt, ein Prädikat zu finden, ohne ein Subjekt zu denken".

Dem 22. Deutschen Juristentage (1893) lag die Frage vor: Empfiehlt sich die Anwendung des Begriffes der höheren Gewalt im bürgerlichen Rechte? Man gelangte auf Grund der beiden vorliegenden Gutachten von Professor Dr. von Schey in Graz und von Rechtsanwalt Dr. Gelpcke in Berlin zur widerspruchslosen Verneinung der Frage. Entscheidend waren folgende Erwägungen. In negativer Richtung habe die Erfahrung gezeigt, dass jene Rechtssätze, in welchen der Begriff der höheren Gewalt bisher Anwendung gefunden habe, eine konsequente und sichere Anwendung nicht gestatten, dass der Rechtsgedanke der betreffenden Rechtssätze durch diesen Begriff keinen vollständigen und klaren Ausdruck gefunden habe. Entscheidend in positiver Richtung war die Erwägung, dass sich der Inhalt der fraglichen Rechtssätze in anderer Weise und ohne Verwendung des Begriffes der höheren Gewalt vollständiger und besser ausdrücken lasse. Der Gesetzgeber müsse sich in jedem der fraglichen Fälle klar machen, in welchem Umfange er die Haftung wolle. Es sei unzulässig, durch Verwendung des Wortes „höhere Gewalt" die Grenze der Haftung absichtlich unbestimmt zu lassen und damit der Theorie und Praxis ein Blankett zu geben, mit anderen Worten, sie der Rechtsunsicherheit zu überliefern.

Die Ablehnung, welche die Haftung bis zur höheren Gewalt von so beachtlicher Seite erfuhr, dürfte mit den Anlass dazu gegeben haben, dass in dem Deutschen Gesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vom 15. Juni 1895, diese verschärfte Haftung beseitigt worden ist. Nach § 58 des genannten Gesetzes ist der Frachtführer von der Verpflichtung zum Schadensersatze befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten.

Der gleiche Grundsatz ist ferner in § 429 des neuen Handels-Gesetzbuches vom 10. Mai 1897 als allgemeine Regel für die Haftung des Frachtführers aufgestellt worden. In Begründung des Entwurfes wird hierzu bemerkt: Eine Abschwächung der bisher dem Frachtführer auferlegten Haftung erscheine schon aus dem Grunde nothwendig, weil Fuhrleute, Packträger und dergleichen Gewerbetreibende jedenfalls nicht ungünstiger gestellt werden könnten als die Binnenschiffer. Die im Entwurfe vorgesehene Haftung des Frachtführers genüge auch für die Bedürfnisse des Verkehrs; denn der Frachtführer könne sich danach nicht schon durch eine allgemeine Berufung auf sorgsames Verhalten von seiner Verantwortlichkeit entlasten; er habe vielmehr die Umstände darzuthun, welche den Verlust oder die Beschädigung des Frachtgutes verursacht haben, und mit Bezug auf diese Umstände den Nachweis zu führen, dass ihm ein Verschulden nicht zur Last falle. Die weiter gehende Vorschrift des Art. 395 des bisherigen Handels-Gesetzbuches führe zu dem Ergebnisse, dass der Frachtführer eine Gewährpflicht für gewisse Betriebsgefahren zu tragen habe, und es lasse sich nicht anerkennen, dass der Gewerbebetrieb des Frachtführers seiner Natur nach hierzu in höherem Grade Veranlassung biete als manche anderen Betriebe, bezüglich deren es das geltende Recht bei den allgemeinen Grundsätzen über die Haftung aus Verträgen bewenden lasse.

Allein die Regel des § 429 des neuen Handels-Gesetzbuches hat eine wichtige Ausnahme: nach § 456 bleibt es hinsichtlich der Eisenbahnen bei der bisherigen strengen Verhaftung bis zur höheren Gewalt. In § 453 ist überdies in Uebereinstimmung mit dem Berner Vertrag auch die Haftung für die Erfüllung der Transportpflicht bis zur höheren Gewalt erstreckt worden.

Dass für die Haftung der Eisenbahnen wegen Verlustes oder Beschädigung von Frachtgütern das bisherige strenge Recht beibehalten worden ist, sucht man in zweifacher Weise zu rechtfertigen. Einmal sei es wünschenswerth, die Uebereinstimmung mit den Vorschriften des Berner Vertrages zu wahren. Derselbe beruhe im Grossen und Ganzen auf der Grundlage des Deutschen Rechts, dessen Bestimmungen zum Theil wörtlich in den Vertrag aufgenommen worden seien. Um so mehr scheine es angezeigt, die Bestimmungen des Berner Vertrages bei der Revision des Handels-Gesetzbuches nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Dazu komme weiter ein sachlicher Grund: bei den Eisenbahnen handele es sich um Unternehmungen, die ein thatsächliches Beförderungsmonopol besässen und zugleich so leistungsfähig wären, dass ihnen die Tragung von Betriebsgefahren ohne Unbilligkeit auferlegt werden könne; bei ihnen erscheine deshalb die bisherige weitergehende Haftung gerechtfertigt.

Der erste Theil dieser Begründung beruht auf der Voraussetzung, dass der im Berner Internationalen Uebereinkommen gebrauchte Begriff force majeure inhaltlich übereinstimme mit der deutschrechtlichen „höheren Gewalt". Diese Voraussetzung wird von der herrschenden Meinung als zutreffend erachtet. Allein derselben stehen doch zwei Ansichten gegenüber, die nicht ohne weiteres als unbeachtlich gelten können. Von der einen Seite wird behauptet, dass für den Begriff der höheren Gewalt die jeweilige nationale (Deutsche, Französische, Italienische usw.) Rechtsauffassung zu Grunde gelegt werden müsse, wobei das Recht des Versandortes maassgebend sei. So Eger, Internationales Uebereinkommen S. 82, 344, 549 und Gruchot's Beiträge 1891 S. 479. Und Fischer — im neuesten Hefte von

Ihering's Jahrbüchern, Bd. 37 S. 285 ff. — macht geltend, dass allein und allgemein der Begriff entscheidend sei, wie er in der Französischen Praxis gehandhabt werde.

Ist Eger's Ansicht richtig, so folgt aus dem Berner Vertrage selbst die nationale Verschiedenheit des vis-major-Begriffes; das neue Deutsche Handels-Gesetzbuch hat alsdann dem Gesichtspunkte der Rechtseinheit zu viel Beachtung geschenkt. Hat aber Fischer Recht, so hat sich das neue Handels-Gesetzbuch mit seiner hinsichtlich der Schadenhaftung der Eisenbahnen statuirten Ausnahme vom allgemeinen Prinzipe geradezu in Widerspruch mit dem Berner Uebereinkommen gesetzt. Denn wie Biermann unlängst im Archiv für bürgerliches Recht (Bd. X S. 46 ff.) dargethan hat, wird im Französischen Rechte mit force majeure wie mit cas fortuit jeder unverschuldete Zufall bezeichnet, sodass die Eisenbahnen wie jeder andere Frachtführer nur für Verschuldung haften.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Am 1. d. Mts. ist die im Kilometer 18,643 der Linie Lemberg-Itzkany (zwischen den Stationen Sichów und Staresiolo) neuerrichtete Haltestelle Dawidów für den Personen- und Gepäckverkehr und die im Kilometer 118,3035 derselben Linie (zwischen den Statonen Halicz und Jezupol) liegende Haltestelle Dubowce für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Gleichzeitig wird die zwischen den Stationen Halicz und Jezupol (der Linie Lemberg-Itzkany) liegende Personenhaltestelle Woduiki mit demselben Tage geschlossen und aufgelassen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Stettin. Eröffnung der Station Sassnitz Hafen für den Kohlenverkehr. Vom 15. d. Mts. ab können nach der bisher nur für die Abfertigung von seewärts aus- oder eingehenden Gütern eingerichtet gewesenen Station Sassnitz Hafen auch Kohlensendungen verfrachtet werden. Der Zeitpunkt der Einbeziehung der genannten Station in die Oberschlesischen und Niederschlesischen Steinkohlentarife wird noch besonders bekannt gegeben werden.

Aenderung von Stationsnamen. K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Pilsen-Dux gelegenen Station Dux-Ladowitz wird vom 1. d. Mts. ab in Ladowitz abgeändert.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3238 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anträge auf Abänderung der Art. 15 und 25 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

Staatsverträge wegen Herstellung neuer Eisenbahnlinien. Der Staatsvertrag zwischen Preussen und Sachsen-Coburg-Gotha wegen Herstellung einer Eisenbahn von **Niederfüllbach** nach **Rossach** und von **Ebersdorf** nach **Weidhausen** (vom 28. Januar d. J.) ist in Nr. 29 des „Eisenbahn-Verordnungsblattes" veröffentlicht worden. Nach Art. I erklärt sich die Preussische Regierung bereit, die bezeichneten Bahnen für eigene Rechnung auszuführen, während die Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung inhaltlich des Art. IV die Verpflichtung übernimmt, 1. den zum Bau der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden der Preussischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen; 2. die Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten; 3. zu den Baukosten der Linie Niederfüllbach-Rossach einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Zuschuss von 260000 *M.* und zu den Baukosten der Linie Ebersdorf-Weidhausen einen solchen von 240000 *M.* zu gewähren. Die Preussische Regierung ist berechtigt, die genannten normalspurigen Bahnen nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands und den dazu etwa künftig ergehenden ergänzenden oder abändernden Bestimmungen herzustellen und demnächst zu betreiben.

Nach dem in derselben Nummer des „Eisenbahn-Verordnungsblattes" veröffentlichten Staatsvertrage zwischen Preussen, Bayern und Reuss jüngerer Linie (vom 30. Januar d. J.) beabsichtigt die Preussische Regierung einen Anschluss der Eisenbahnlinie Triptis-Blankenstein an das Bayerische Staatseisenbahnnetz durch Ausführung einer Eisenbahn von **Blankenstein** nach **Marxgrün** für eigene Rechnung herzustellen. Die Bayerische und die Reuss-Plauische Regierung jüngerer Linie werden 1. den zum Bau der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden innerhalb ihres Landesgebietes, soweit derselbe sich im Staatsbesitz befindet, der Preussischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung stellen und die Kosten des im übrigen erforderlichen Grunderwerbes bis zur Höhe von 18000 *M.* (Bayerische Theilstrecke) und 4000 *M.* (Reussische Theilstrecke) tragen; 2. die Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahn gestatten. Bau und Betrieb dieser gleichfalls normalspurig anzulegenden Bahn soll nach den Bestimmungen für die Nebeneisenbahnen Deutschlands bezw. soweit Bayerisches Staatsgebiet in Betracht kommt, nach der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns erfolgen.

Eine bemerkenswerthe Neuerung soll dem Vernehmen nach demnächst für die Eisenbahnwagen der Fernzüge probeweise eingeführt werden; sie betrifft zwar nur die — **Thürschlösser**, beseitigt aber zweifellos einen fühlbaren Uebelstand. Um auf den Stationen den Wagen verlassen zu können, muss der Reisende jetzt bekanntlich erst das Fenster herablassen, was oft, besonders im Winter, seine Schwierigkeiten hat, und sich weit hinauslehnen, um die tiefliegenden Griffe zu erreichen, die in dieser Stellung des Körpers auch nicht leicht zu öffnen sind, so dass häufig erst der herangerufene Beamte helfen kann. So geschah es nicht selten, dass, bei kurzem Aufenthalt, der Reisende den Zug erst im letzten Augenblicke verlassen konnte oder gar über sein Ziel hinausfahren musste. Vor einigen Jahren wurden nun bei den Berliner Stadtbahnwagen versuchsweise Thürschlösser angebracht, welche es ermöglichen, durch einfache Handgriffe die Thüren von Innen rasch und bequem zu öffnen. Diese Einrichtung bewährte sich so vorzüglich, dass man sie auch bei Vorortzügen einführte, deren Wagen fast ausnahmslos mit den neuen Thürschlössern ausgerüstet sind. In der ersten Zeit wurde gegen dieselben das Bedenken geltend gemacht, dass die Handgriffe durch herabfallendes Gepäck oder spielende Kinder während der Fahrt geöffnet und dadurch Unfälle herbeigeführt werden könnten. Diese Befürchtung trifft auf die neuen, jetzt im Gebrauch befindlichen Schlösser nicht zu: mit dem Handgriff sind 2 Verschlüsse verbunden, ein Schnäpper und ein Riegel; beim Herabdrücken des Handgriffs wird zuerst der letztere zurückgedreht und erst eine zweite, kurze Drehung hebt den Schnäpper aus. Dabei muss man aber einen ziemlich kräftigen Druck ausüben und zugleich auch noch die Thür nach aussen aufstossen, was alles durch eine zufällige Berührung nicht geschehen kann. Zudem sollen die Schutzbügel, welche sich über den Handgriffen befinden, weiter hervortreten, so dass sie den Griff noch mehr als bisher vor unbeabsichtigter Berührung schützen. Mit Rücksicht auf die günstigen Erfahrungen, welche mit den neuen Thürschlössern gemacht worden sind, soll die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung nun beabsichtigen, auch bei den Wagen der Fernzüge Schlösser ähnlicher Konstruktion — zunächst probeweise — einzuführen, eine Neuerung, die sicherlich die Zustimmung aller Reisenden finden wird.

Bahnverbindung München-Probstzella-Berlin. Die Projekte zur direkten Verbindung der Bahnlinie Halle-Kösen mit der Saalbahn (unter Umgehung der Kopfstation Grossheringen durch eine Verbindungskurve) sind fertiggestellt und genehmigt. Mit der Bauausführung wird bereits begonnen, so dass die Arbeiten einschliesslich der Fluthbrücken voraussichtlich im Herbste 1898 zu Ende geführt sein und dann die direkten Schnellzüge München-Berlin über Probstzella, unter Umgehung des 26 km grossen Umweges über Gera-Zeitz, anderweit über Rudolstadt-Jena geführt werden können.

Die **Eisenbahnstrecke Dresden-Görlitz**, die sogen. „Schlesische Bahn", feiert am 1. d. Mts. ihr **50 jähriges Jubiläum**. Gebaut wurde die Bahn vom Oberingenieur Krausch als Beauftragten einer Aktiengesellschaft, der die Königlich Sächsische Staatsregierung — ebenso wie einer anderen für die Linie

Leipzig-Dresden — die erbetene Konzession ertheilt hatte. Damals hatte man noch keine Neigung, auf Staatskosten sich zu engagiren. Die Theilstrecke von Dresden nach Radeberg wurde am 16. November 1845 das erste Mal von der Direktion der Gesellschaft auf einer Maschine „Lusatia“ durchfahren. Am 25. Juni 1846 erfolgte dann die Einweihung der weiteren Strecke bis Bautzen, unter Betheiligung der Sächsischen Allerhöchsten Herrschaften. Die Einweihung der ferneren Strecke von Bautzen nach Löbau sollte am 16. Dezember 1846 vor sich gehen. Die Feierlichkeit nahm leider ein unerwartetes Ende. Im sogen. Rabitzer Einschnitte, bald hinter Bautzen, blieb der Zug im Schnee stecken — und konnte ungeachtet aller Anstrengungen nicht weiter gebracht werden. Vergebens kämpften die betheiligten Beamten gegen die hemmende Macht der zu Klumpen gewordenen undurchdringbaren Masse. 2 Maschinen waren dem Zuge vorgelegt — es half nichts. Der unglückliche Tag endete damit, dass man Abends, nachdem man die ansehnliche Kälte und den dazu herrschenden Sturm zur Genüge ausgekostet hatte, den Zug nach Bautzen zurückdirigirte. 8 Tage später, am 24. Dezember 1846, wurde hierauf der erste Zug nach Löbau und endlich am 1. September 1847 der erste Zug nach Görlitz, zur Eröffnung der ganzen Linie, abgelassen.

Die von der Preussischen Staatsbahnverwaltung ausgeschriebene **Submission auf 400 Lokomotiven** hat am Dienstag, den 24. v. Mts., stattgefunden. Der Firma Hentschel & Sohn in Cassel wurden Aufträge im Betrage von etwa 5 000 000 ℳ, der Hannoverschen Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals Georg Egestorff Lieferungen von etwa 3 000 000 ℳ und der Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals L. Schwartzkopff solche in Höhe von etwa 3 000 000 ℳ überwiesen. Die genannten Fabriken sind nunmehr bis Ende Dezember 1898 voll beschäftigt. Betheiligt bei der Submission sind ferner mit Aufträgen auf etwa 9 000 000 ℳ die Firmen A. Borsig, die Maschinenfabrik Gravenstade, die Maschinenfabrik „Union“ in Königsberg, die Stettiner Maschinenbauanstalt „Vulkan“ und die Maschinenfabrik „Hohenzollern“ in Düsseldorf.

Die **Deutsche Eisenbahn-Tarifkommission** und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten werden am 7. und 8. d. Mts. in Regensburg ihre Herbstsitzung halten. Die Tagesordnung enthält folgende Berathungsgegenstände: 1. Beginn der Ladefristen, 2. Berechnung doppelter und 1½facher Fracht, 3. Tarifbestimmungen für Fahrzeuge, 4. Menageriewagen, 5. Frachtberechnung für Fahrzeuge der Schmalspurbahn, 6. ermässigter Eilguttarif, 7. Fische (Fischeier), 8. gebrauchte Emballagen, 9. Rohrkörbe, 10. Holzleisten, gekehlte, 11. Samen, 12. Halbfabrikate und Rohmaterialien der Textilindustrie, 13. Chamottesteine, 14. Baumwoll- und Jutefliesse, 15. Schuhwichse, 16. Rohspiritus, 17. Branntwein, 18. Kupferzuckerkalk-Pulver, 19. Blankfixe, 20. Antimonium crudum, 21. Kakaoschalen, 22. Weinhefe, 23. Ammoniakalaun, 24. Fasshüllen aus Stroh, 25. Korkschalen, 26. Specksteinabfälle, 27. Tuffsteine, 28. steinerne Walzen, 29. Aepfeltrester, 30. Erdfarben, 31. Eisen und Stahl, gebraucht, 32. Stäbe und Brettchen, 33. Mineralöle, 34. Steinkohlenkoksbrikets, 35. Bims- und Feuersteine, 36. Beförderung lebender Thiere an Sonn- und Festtagen.

Die internationale Schlafwagen-Gesellschaft theilt mit, dass vom 6. d. Mts. ab der **Südexpresszug**, welcher zweimal wöchentlich zwischen Paris und Madrid verkehrt, einmal in der Woche und zwar jeden Montag bis nach Gibraltar mit Anschluss nach Sevilla, Granada und Malaga weitergeführt wird. Die Abfahrt von Paris erfolgt Montags vom Nordbahnhof um 7.27 Nachmittags, vom Bahnhof von Orleans um 8.14 Nachmittags, Ankunft in Gibraltar Mittwochs 7.35 Nachmittags, Abfahrt von Gibraltar Mittwochs 6.35 Nachmittags, Ankunft in Paris Freitags am Nordbahnhof 8.15 Nachmittags. Von Paris ist in beiden Richtungen Anschluss mit London, Amsterdam, Brüssel und Köln.

An Stelle des aus Gesundheitsrücksichten als Vorsitzender der Direktion der **Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft** zurückgetretenen Regierungsraths a. D. Krauss hat der Aufsichtsrath den Landesrath Wenneker in Kiel zum Vorsitzenden gewählt, welche Wahl die Bestätigung des Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten gefunden hat.

Zur Jagdsaison ist eine Bestimmung der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung, die im Hinblick auf die **Beförderung von frisch geschossenem Wild** vor Jahresfrist getroffen wurde, in Erinnerung gebracht. Nach dieser Bestimmung muss das von den Jägern nach Beendigung der Jagd gleich mitgenommene Wild an den Gepäckabfertigungsstellen unter Erlegung der vollen Gepäckfracht zur Beförderung aufgegeben werden. Es wird also nicht als „Reisegepäck“ angesehen. Indessen ist es den Jägern gestattet, einzelne unauffällig in Jagdtaschen zu tragende Stücke Kleinwild mit in die Wagenabtheile hineinzunehmen, wenn erstens die Stücke so verpackt oder die Schussstellen so fest verbunden sind, dass ein Aussickern des Blutes, wodurch der Wagenabtheil verunreinigt werden könnte, unmöglich wird, und zweitens die übrigen Mitreisenden durch die Wildstücke nicht belästigt werden.

Nachdem vom Eisenbahnregiment Nr. 1 vor kurzem eine Anzahl Unteroffiziere nach Südwestafrika, zum Bau einer **Eisenbahn von Swakopmund in das Innere**, abgesandt worden, wird ihnen am 10. d. Mts. ihr letzter noch in Berlin gebliebener Kamerad, ein zur Führung der Maschinen bestimmter Sergeant, nachfolgen. Derselbe wird auch den Transport der Lokomotive, einer sogen. Zwillingsmaschine, leiten, die von Berlin aus mit nach Afrika hinübergenommen wird. Die Unteroffiziere werden übrigens nach Erledigung ihres Auftrags wieder in ihre Garnison zurückkehren, was ungefähr in Jahresfrist zu erwarten ist.

Oesterreich-Ungarn.

Die Verkehrsstörungen auf den Eisenbahnen. Die Wasserkatastrophe, von welcher weite Ländergebiete Oesterreichs vor kurzem heimgesucht wurden, hat die Oesterreichischen Eisenbahnen, vor allem die Oesterreichischen Staatsbahnen auf das Schwerste betroffen. Man kann den Bahnverwaltungen das Zeugniss nicht versagen, dass sie, soweit es an ihnen lag, alles aufgeboten haben, um des Elementes Herr zu werden und dass sie die grössten Opfer gebracht haben, um wenigstens durch provisorische Wiederherstellung der zerstörten Kunstbauten den Betrieb so rasch als möglich wieder aufzunehmen (für frühere Fertigstellung einzelner Objekte wurden den Bauunternehmern Prämien von 500 fl. und darüber pro Tag zugesichert). Auch in Bezug auf die Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Dauer der Störungen, insbesondere durch Eröffnung von Hilfswegen haben die Bahnen ganz ausserordentliches geleistet. So wurde der Verkehr ab Wien nach dem westlichen Auslande über die Linie Wien-Gmünd-Budweis-Linz-Passau geleitet, obwohl die Abwickelung des Verkehrs auf dieser Linie die grössten Schwierigkeiten verursachte. Ebenso wurde es durch das Entgegenkommen der Südbahn möglich, den sich sonst über Amstetten-Selzthal oder Salzburg bewegenden Personenverkehr nach Italien, der Schweiz und Süddeutschland über die Südbahnstrecke Wien-Bruck-Leoben zu leiten, ungeachtet die Südbahnstrecke infolge eines Viaduktschadens bei Baden selbst mit grossen Betriebsschwierigkeiten zu kämpfen hatte. Man kann den Schaden, welchen die Staatsbahnen allein an Wiederherstellungskosten für zerstörte Bahnanlagen sowie an Einnahmenentgang erleiden, auf einige Millionen Gulden schätzen, welche Summe in Zusammenhang mit den aus Staatsmitteln zu leistenden Nothstandsunterstützungen bedeutend genug wäre, um selbst in dem Jahresetat eines Grossstaates eine Störung hervorzurufen. Es dürfte deshalb ein Theil dieser Auslagen, und zwar derjenige, welcher die völlige Neuherstellung grösserer Objekte betrifft, auf Rechnung der Investitionsanleihe gestellt werden.

Aenderung des Betriebsreglements. Es schweben augenblicklich Verhandlungen zwischen der Oesterreichischen und Ungarischen Regierung wegen Hinausgabe eines umfangreicheren Nachtrags zum Betriebsreglement und sollen darin neben einzelnen anderen Aenderungen, für welche sich ein Bedürfniss ergeben hat, insbesondere mehrere neue Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände aufgenommen sowie die von der Pariser Konferenz beschlossenen (dermalen noch nicht ratifizirten) Aenderungen des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr berücksichtigt werden. Vor dem Erscheinen dieses Nachtrags dürfte wie bisher in ähnlichen Fällen eine Besprechung mit Vertretern der Deutschen Regierung zu dem Zwecke eingeleitet werden, um angesichts der nahezu vollständigen Uebereinstimmung des Oesterreichisch-Ungarischen Betriebsreglements und der Deutschen Verkehrsordnung auch bezüglich des Nachtrags ein Einvernehmen zu erzielen.

Rollfuhrdienst auf den Bahnhöfen Wien Westbahnhof und Wien Franz Josef-Bahnhof. Für das Abfahren der angekommenen sowie für das Anfahren der zur Aufgabe bestimmten Eil- und Frachtstückgüter von bezw. nach den beiden Wiener Bahnhöfen der Oesterreichischen Staatsbahnen, ist bereits seit einer Reihe von Jahren ein Rollfuhrdienst eingerichtet, welcher einer Speditionsfirma übertragen ist. In dem Bestreben, diesen Dienst in einer den Bedürfnissen des verfrachtenden Publikums in erhöhtem Maasse entsprechenden Weise auszugestalten, hatte sich die Staatseisenbahnverwaltung vor einiger Zeit entschlossen, den Rollfuhrdienst im Wege öffentlicher Ausschreibung neu zu vergeben, und zwar sollte hierbei einerseits die Zustellung und Abholung auf Gepäck ausgedehnt, andererseits

der Unternehmer verpflichtet werden, im Stadtgebiete von Wien einige Filialgüteraufnahmestellen für die Staatsbahnverwaltung zu errichten. Die Ausschreibung hatte insofern kein befriedigendes Ergebniss, als keiner der Offerenten einen nennenswerthen Abschlag von den bisherigen Rolltaxen anbot. Infolge dessen wurden alle eingelaufenen Angebote abgelehnt und Einleitungen getroffen, um den Rollfuhrdienst in eigener Regie der Staatsbahnverwaltung führen zu können. Es dürfte bereits demnächst mit der Besorgung des Rollfuhrdienstes durch die Staatsbahndirektion Wien, und zwar unter sehr beträchtlicher Herabsetzung der Rollfuhrtaxen begonnen werden. Zwar erheben die Wiener Spediteure, ebenso wie früher gegen die Ausgestaltung des Rollfuhrdienstes, so nunmehr gegen dessen Verstaatlichung Klage. Es ist indess kaum zu erwarten, dass diese Beschwerden einen Erfolg haben werden; es wäre doch nicht abzusehen, warum die bahnamtliche Bestätterei, welche in fast allen Staaten eingebürgert ist, und welche nicht blos die raschere Entleerung der Bahnmagazine ermöglicht, sondern in ihrer fakultativen Form zweifellos auch für das verfrachtende Publikum von nicht zu unterschätzendem Vortheil ist, nur wegen der Sonderinteressen der Spediteure fallen gelassen werden sollte.

Eisenbahnarchiv. Beim Eisenbahnministerium wurde jüngst ein Archiv als Sammelstelle für alle Urkunden von eisenbahngeschichtlichem Interesse errichtet, und soll diesem Archive insbesondere auch das reiche, bisher vollständig unverwerthet gebliebene Material an einschlägigen Akten einverleibt werden, welche gegenwärtig in den Registraturen des Handelsministeriums sowie der Ministerien des Innern und der Finanzen liegen. Die neue Einrichtung darf vom Standpunkte der Anregung und Förderung der Erforschung Oesterreichischer Eisenbahngeschichte freudigst begrüsst werden, und es steht zu erwarten, dass das Oesterreichische Eisenbahnarchiv in Fachkreisen volle Würdigung finden und auch durch Widmung von interessanten Eisenbahnurkunden, welche sich im Privatbesitze befinden, so manche Bereicherung erfahren werde.

Einheitlicher Tariftheil I der Oesterreichischen Eisenbahnen für den Personen- und Gepäckverkehr. Nach langwierigen Verhandlungen und Ueberwindung vieler Schwierigkeiten ist es endlich gelungen, bezüglich eines gemeinsamen Tariftheiles I für den Personen- und Gepäckverkehr eine vollständige Einigung der Oesterreichischen Eisenbahnen — die Ungarischen Bahnen betheiligten sich hieran nicht — zu erzielen, und wird derselbe bereits demnächst in Kraft gesetzt werden. Die bisherigen Tariftheile I der einzelnen Bahnen weisen zahlreiche erhebliche Abweichungen auf, und muss es um so höher veranschlagt werden, dass die Bahnverwaltungen unter Preisgebung ihrer Sonderbestimmungen den gemeinsamen Theil I angenommen haben. Derselbe regelt, abgesehen von den reglementarischen Fragen, insbesondere auch die tarifarischen Bedingungen für die Miethe von Wagenabtheilungen und ganzen Wagen, für die Bestellung von Sonderzügen usw. Auf Grund des gemeinsamen Theiles I soll nunmehr in Ausführung eines schon vor längerer Zeit gefassten Beschlusses der Oesterreichischen Direktorenkonferenz die Ausarbeitung gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Personenverkehr in Angriff genommen werden.

Einführung von Marken zur Frankirung von Eilgutkollis auf den Oesterreichischen Staatsbahnen. Angeregt durch die Erfolge, welche auf Englischen Bahnen mit der Verwendung von Marken zur Frankirung landwirthschaftlicher Packete erzielt wurden, hat sich die Oesterreichische Staatseisenbahn-Verwaltung nach Mittheilungen von Tagesblättern entschlossen, eine ähnliche Einführung für Eilgutkollis bis zu einem bestimmten Gewicht und einer bestimmten Entfernung in Aussicht zu nehmen. Die Abfertigung ist derart gedacht, dass auf das Kollo neben die Adresse vom Aufgeber eine auf einen bestimmten Einheitsbetrag lautende Marke nach Abtrennung eines dem Aufgeber als Empfangsbescheinigung dienenden Abschnittes aufgeklebt wird. Es kann gewiss nicht geläugnet werden, dass die Anwendung der Frankirungsmarke ein sehr beachtenswerthes Mittel zur Vereinfachung des Abfertigungs- und Verrechnungswesens im Kleingutverkehr bildet, weshalb die von der Staatsbahnverwaltung geplante Maassregel auf das Lebhafteste begrüsst werden muss.

Gemeinsame Abfertigungsvorschriften der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen. Bekanntlich sind auf seinerzeitige Anregung der früheren Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen mit dem Zeitpunkte der Einführung des neuen Betriebsreglements (1. Januar 1893) gemeinsame Abfertigungsvorschriften der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen für den Gepäck- und Güterverkehr in Kraft getreten. In Würdigung des bedeutsamen Fortschritts, welcher in der Einheitlichkeit der Abfertigungsvorschriften zu erblicken ist, hat das Eisenbahnministerium Anlass genommen, den Bahnverwaltungen die Ausgestaltung derselben durch thunlichste Einschränkung der noch bestehenden Sonderbestimmungen der einzelnen Bahnen nahe zu legen. Gleichzeitig hat das Eisenbahnministerium es auf Grund der gemachten Erfahrungen als wünschenswerth bezeichnet, dass bei einer Umarbeitung der bestehenden Abfertigungsvorschriften auf möglichste Kürzung derselben Bedacht genommen werde, indem das Ministerium von dem gewiss zutreffenden Standpunkte ausgeht, dass das allzuweit gehende Bestreben, den Dienst in allen Einzelheiten zu regeln, dazu führt, jede Selbständigkeit der Bediensteten zu ersticken.

Für Reisende im Schlafwagen. Die in der jüngsten Zeit wiederholt verübten Diebstähle in Schlafwagen haben im Publikum eine gewisse Beunruhigung hervorgerufen. Jedenfalls war man darüber im Klaren, dass diese Diebstähle nicht von Bediensteten der verschiedenen Bahnunternehmungen oder der Schlafwagengesellschaft, sondern von einem Reisenden ausgeführt wurden. Die nächste Folge der jüngsten Diebstähle wird wohl ein erhöhtes Misstrauen sein, dass jeder Passagier den Mitreisenden entgegenbringen wird und das für beide Theile das Reisen doppelt lästig macht. Es drängt sich daher unwillkürlich die Frage auf, welche Maassregeln zu ergreifen wären, um dem reisenden Publikum auch in Bezug auf ihr Eigenthum die gewünschte Sicherheit zu bieten. Bisher bestehen nirgends, wo Schlafwagen verkehren, weder in Europa noch in Amerika, bestimmte Einrichtungen, welche geeignet wären, dem Eigenthum der Reisenden einen genügenden Schutz zu bieten. Ueberall herrscht der leitende Grundsatz der Bahnunternehmungen: das Publikum müsse sich in dieser Richtung selbst schützen. Die Bahnverwaltungen und Schlafwagenunternehmungen aller Länder und Staaten übernehmen auch nur in jenen Fällen eine Verantwortung, in welchen der Schaden durch Verschulden von Bediensteten der Unternehmungen verursacht worden ist. Unter diesen Umständen muss es als ein anerkennenswerthes Streben begrüsst werden, dass, wie die „Neue Freie Presse“ meldet, die Internationale Schlafwagengesellschaft, angeregt durch die jüngsten Vorkommnisse, beabsichtigt, durch bestimmte Maassregeln dem Publikum den Schutz seines Eigenthums zu gewährleisten. Dies soll in folgender Weise erreicht werden. In jedem Schlafwagen ist eine Panzerkasse anzubringen, die mit zwei verschiedenen Schlössern versehen ist. Je einen Schlüssel übernimmt der Schlafwagenkondukteur und den zweiten der Zugführer, eventuell ein anderer Kondukteur. Jeder Reisende des Schlafwagens erhält nun einen grossen widerstandsfähigen Briefumschlag, in welchem er Geld, Pretiosen und Werthpapiere, die er aufbewahrt haben will, verwahrt und verschliesst. Auf den Briefumschlag schreibt er eigenhändig seinen Namen und die Station, in der er den Wagen verlassen will. Dieser Briefumschlag wird hierauf im Beisein der beiden Kondukteure in die Kasse eingeschlossen. Beim Verlassen des Zuges wird dem Passagier wieder im Beisein beider Kondukteure der verschlossene Briefumschlag ausgefolgt. Die Kondukteure bezw. die Schlafwagengesellschaft haften dann dafür, dass der Umschlag unverletzt dem Reisenden zurückgegeben wird. Es sei dies eine ähnliche Prozedur, wie sie in grossen Badeetablissements schon seit Jahren mit Erfolg geübt wird. Der Vorgang ist etwas umständlich, aber wenigstens garantirt er dem Reisenden sein Eigenthum und es bleibt jedermann freigestellt, sich dieser Schutzmaassregel zu bedienen oder mit fremden Leuten auf eigene Gefahr und Rechnung zu nächtigen.

Der **Verkehr der Oesterreichischen Südbahn** war während des ganzen Sommers sehr belebt. Für die Zeit seit Beginn des Jahres bis zum 20. August verzeichnet die Bahn eine Mehreinnahme von 300 303 fl. Das ist das höchste Plus, welches eine Oesterreichische Privatbahn in diesem Jahre aufzuweisen hat. Infolge der Verkehrsunterbrechung, welche auf den Linien der Südbahn und mehr noch auf den Anschlussbahnen stattfand, hat sich auf den meisten Stationen eine ungewöhnlich grosse Gütermenge angesammelt, deren Bewältigung einige Schwierigkeiten verursacht. Der Getreideverkehr hat sich bis jetzt noch nicht entwickelt. Die Ernte ist speziell in den von der Südbahn durchzogenen Gegenden Ungarns besser ausgefallen, als in den meisten übrigen Gebieten des Landes, und deshalb dürften die lokalen Getreidetransporte der Südbahn in diesem Herbste keine ins Gewicht fallende Verminderung erfahren. Wohl aber macht man sich auf einen Ausfall im Exportverkehr gefasst, weil die Getreidepreise der Oesterreichischen Märkte hoch über der Parität der ausländischen Plätze stehen und eine Getreideausfuhr verhindern. Im Jahre 1896 hat die Südbahn 119 427 t Getreide befördert. Bis zum Herbste kann sich die Situation allerdings noch ändern; auch ist es nicht ausgeschlossen, dass für diesen Entgang anderweitig ein Ersatz gefunden wird.

Niederlande.

Die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen hat einen Tarif für **Vakanzkarten** III. Klasse (für die Hin- und Rückfahrt) eingeführt. Dieser Tarif findet nur Anwendung für das Personal von Arbeitgebern, welche der Gesellschaft vertragsmässig eine jährliche Einnahme aus diesem Verkehr von wenigstens 1 000 fl. gewährleisten. Der Tarif enthält 4 Zonen und kosten die Fahrkarten: nach Stationen der 1. Zone 0,50 fl., 2. Zone 1,00 fl., 3. Zone 1,50 fl. und 4. Zone 2,00 fl. Vorläufig werden die Vakanzkarten nur von Station Hengelo ab ausgegeben.

Die entferntesten Stationen der 1. Zone sind Zutphen und Zwolle (46 bezw. 61 km von Hengelo entfernt); die 2. Zone (etwa 90 km) wird von den Stationen Meppel, Wolfhezen und Nymegen begrenzt; die 3. Zone umfasst die Stationen innerhalb des von den Stationen Assen, Heerenveen, Utrecht, Herzogenbusch und Boxmeer gebildeten Kreises (bis 140 km vom Mittelpunkt Hengelo entfernt), während in die 4. Zone alle weiter als 140 km von Hengelo entfernten Stationen fallen.

Die Fahrkarten werden in Heften von je 100 Stück den Arbeitgebern ausgehändigt. Auch die Familienangehörigen dieser Arbeiter können auf diese Karten reisen, wenn sie von dem betreffenden Arbeiter begleitet werden.

Die Fahrkarten haben 4 Tage Gültigkeit und müssen mit dem Datumstempel des Ausgabe- und Rückfahrtages versehen werden. Ermässigungen für Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren werden nicht gewährt, dagegen ist aber die Unterbrechung der Fahrt wie bei den gewöhnlichen Fahrkarten gestattet.

Vereins-Ausland.

In Petersburg werden auf Verfügung des Verkehrsministers am 15./27. d. Mts. die Vertreter sämmtlicher Russischen Bahnen zu einer Konferenz zusammentreten, um eine Revision der bestehenden Tarife vorzunehmen und über eine eventuelle **Ermässigung der Transporttarife für Russisches Getreide** nach dem Ausland zu berathen.

Die Direktion der Französischen Westbahn hat auf ihren Stationen einen **Fahrkartenautomaten** eingeführt, welcher den Text der von den Reisenden verlangten Fahrkarten gleichzeitig druckt, dieselben beziffert und datirt und ausserdem auf einem mit dem Mechanismus verbundenen Papierstreifen die für die Kontrole erforderlichen Ausfolgungsdaten und den Kostenpreis der verausgabten Karte verzeichnet. Da die Handhabung des Apparates durch den Stationskassirer mit nur wenigen Handgriffen rasch vor sich geht, wird die Ausgabe der Karten wesentlich beschleunigt.

Zeitschriftenschau.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Das 8. Heft der im Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen, im Verlage von Julius Springer in Berlin erscheinenden Zeitschrift enthält folgende Aufsätze: Die elektrische Stadtbahn in Berlin von Siemens & Halske. Mit mehreren Tafeln und Abbildungen (Fortsetzung). — Staatsbeihilfen für Kleinbahnen. — Förderung des Baues von Kleinbahnen seitens der Provinz Hannover. — Umbau der schmalspurigen Nebenbahn Klotzsche-Königsbrück in Vollspur. Vom Königlich Sächsischen Bauinspektor a. D. C. F. Richard Müller. Mit 1 Tafel und 1 Abbildung. — Die einschienige Bahn von Behr auf der Internationalen Ausstellung in Brüssel. Mit 6 Abbildungen. — Unter „Gesetzgebung“ sind verschiedene Allerhöchste und Ministerialerlasse abgedruckt, betr. die Verleihung des Enteignungsrechts an mehrere Kleinbahngesellschaften und die Genehmigung von Kleinbahnen, die sich dem Bereich einer Festung nähern, ferner betreffend Gebühren- und Reiseentschädigungen für technische Untersuchungen der Betriebsmaschinen der Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen, sowie für Untersuchungen der Dampfkessel und Betriebsmaschinen von Privateisenbahnen. Unter „Kleine Mittheilungen“ bringt das Heft Nachrichten über neuere Projekte, Vorarbeiten, Konzessionsertheilungen und Betriebseröffnungen von Kleinbahnen, ferner Mittheilungen über die Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln, über Kleinbahnen in England, Uebersicht der Strassenbahnen in Russischen Städten, ausserdem Mittheilungen über die elektrische Bahn der Akkumulatorenwerke System Pollak in Frankfurt a/M. und über die Strassenbahnen im Staate Newyork. — Schliesslich enthält das Heft noch Bücher- und Zeitschriftenschau sowie Mittheilungen des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen, dessen Organ die Zeitschrift gleichzeitig ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Strecken Plagwitz-Lindenau-Lützen und Lausen-Markranstädt. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 7. d. Mts. geben wir bekannt, dass die Strecken Plagwitz-Lindenau-Lützen und Lausen-Markranstädt am 1. September d. J. dem Betriebe übergeben werden.

Erfurt, den 28. August 1897. (1908)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Abänderung der Bezeichnung der Station Pressbaum und der Haltestelle Tullnerbach. Vom 1. Oktober 1897 an wird die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien-Amstetten gelegenen Station Pressbaum in Tullnerbach-Pressbaum und diejenige der in derselben Strecke gelegenen Haltestelle Tullnerbach in Unter-Tullnerbach abgeändert.

Wien, im August 1897. (1909)
Die K. K. Staatsbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Am 30. August l. J. wird der Gesammtverkehr in der Strecke B. Kamnitz-Tannenberg unbeschränkt wieder aufgenommen.

Es bleibt daher von diesem Tage angefangen im diesseitigen Verwaltungsbereiche nur noch die Strecke Bodenbach-Tetschen und der Elbeumschlagplatz in Tetschen gesperrt.

Prag, am 28. August 1897. (1910)

4. Güterverkehr.

Die an der Strecke Herford-Himmighausen belegene Haltestelle Schötmar ist für die unbeschränkte Beförderung von lebenden Thieren eröffnet und werden derartige Sendungen fortan auf Grund des Staatsbahn-Viehtarifs vom 1. Oktober 1895 und des Viehtarifs der Preussischen und Hessischen Staatsbahnen, Oldenburgischen Staatsbahnen etc. vom 1. Oktober 1896 von und nach Schötmar direkt abgefertigt.

Hannover, den 25. August 1897. (1911)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. September d. J. treten die Nachträge II zu den Heften 1 und 2 des Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Gütertarifes in Kraft, von denen Abdrücke bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu haben sind. Diese Nachträge enthalten in erster Linie die seit Einführung der Nachträge I im Verfügungswege eingeführten Bestimmungen und Frachtsätze. Nennenswerthe vom 1. September d. J. an gültige Neuerungen enthält nur der Nachtrag zum Tarifheft 2 insofern, als im Verkehre mit dem grössten Theile der Stationen des Direktionsbezirks Altona, ferner mit den Stationen der Lübeck-Büchener Bahn (einschliesslich Lübeck), der Eutin-Lübecker, der Kiel-Eckernförde-Flensburger, sowie der Kreis Oldenburger Eisenbahn und zwar infolge Eröffnung der Neubaustrecke Hagenow-Ratzeburg-Oldesloe fast durchwegs erhebliche Entfernungs-Abkürzungen und daher Fracht-Ermässigungen eintreten.

Ausserdem enthalten die Nachträge anderweite Bestimmungen und Frachtsätze der Seehafen-Ausnahmetarife D 1 und D 2 für Eisen und Stahl im Verkehre nach den Seehäfen, sowie zum Bau von Seeschiffen. Soweit durch diese Aenderungen im Verkehre mit den Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn Erhöhungen eintreten, erlangen diese erst am 15. Oktober d. J. Wirksamkeit.

Dresden, den 24. August 1897. (1912)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif der Gruppe II. Mit sofortiger Gültigkeit wird der im Gruppentarif II bestehende Ausnahmetarif 19 für

gebrechten Flachs durch folgenden Zusatz ergänzt:

„Für Sendungen von mindestens 5 000 kg für den Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht kommen die Sätze des Spezialtarifs II zur Anwendung."

Breslau, den 25. August 1897. (1913)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die zur Station Johannisburg gehörige Güternebenstelle Dlottowen wird mit Ende Oktober d. J. geschlossen. (1914)

Königsberg i/Pr., den 23. August 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Am 1. September d. J. treten für Eilstückgut im Verkehre zwischen den Stationen Bovenkarspel - Grootebroek, Heer-Hugowaard und Noord-Scharwoude der Holländischen Eisenbahngesellschaft und den in den Tarifheften I—IV, VI und VII des Niederländisch - Südwestdeutschen Verkehrs enthaltenen Deutschen Stationen direkte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind gebildet durch Anstoss an die Sätze für Amsterdam:

	km	Mark für 100 kg
für Bovenkarspel - Grootebroek	60	1,00
„ Heer-Hugowaard	50	0,88
„ Noord-Scharwoude	55	0,92

Köln, den 26. August 1897. (1915)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird in dem Ausnahmetarif Nr. 2 (Rohstofftarif) unter neuer Ziffer 7 aufgenommen:

„7. Torfstreu und Torfmull."

Die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen findet auf diese Artikel keine Anwendung. (1916)

St. Johann-Saarbrücken, 26. August 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 19. Juli d. J., betreffend Rückerstattung der ganzen Fracht bei Sendungen von freiwilligen Gaben an die durch Hagel Geschädigten, der halben Fracht für von den nothleidenden Gemeinden oder Privatpersonen angekauftes Saatgut, machen wir weiter bekannt, dass auch für Baumaterialien zur Ausbesserung der durch Hagel beschädigten Gebäude, sowie für Sendungen von Kartoffeln, Streumaterial, Kraftfutter, Brotgetreide und Brotmehl, welche von den nothleidenden Gemeinden oder Privatpersonen angekauft sind und nach dem Elsass - Lothringischen Nothstandsgebiet befördert werden, die Fracht zur Hälfte unter der Bedingung zurückerstattet wird, dass die Sendung an den Bürgermeister der Empfangsstation oder, falls dort ein Kreisdirektor seinen Amtssitz hat, an diesen adressirt sind, der Frachtbrief den Vermerk „Baumaterialien zur Ausbesserung der Hagelbeschädigungen im Nothstandsgebiet bezw. Kartoffeln etc. für die Nothleidenden" trägt und die Richtigkeit dieses Vermerks von dem Adressaten bescheinigt wird. Bei den in das Nothstandsgebiet bisher schon abgefertigten Sendungen tritt Nachlass der halben Fracht unter der Bedingung ein, dass der Bürgermeister oder Kreisdirektor der Empfangsstation die Bescheinigung abgibt, dass die Sendung aus Baumaterialien zur Ausbesserung der Hagelbeschädigungen im Nothstandsgebiet bezw. aus Kartoffeln etc. für die Nothleidenden bestanden hat.

Sämmtliche Frachtvergünstigungen — für freiwillige Gaben und für angekauftes Gut — werden nur für Sendungen gewährt, welche vor dem 1. Dezember d. J. zur Aufgabe kommen.

Strassburg, den 25. August 1897. (1917)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 15. September d. J. wird die Station Miste der Holländischen Eisenbahn mit den Frachtsätzen der Station Aalten in den Ausfuhrtarif für Getreide usw. nach Stationen der Holländischen, Niederländischen Staats- und Niederländischen Centralbahn vom 15. Februar d. J. aufgenommen.

Elberfeld, den 26. August 1897. (1918)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheil. Verwaltungen.

Main-Neckar Eisenbahn. Mit Wirkung vom 1. September l. J. gelangt zum Main-Neckarbahn-Hessischen Expressguttarif vom 1. Juli 1895 der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält Schnittfrachtsätze für in den Tarif neu einbezogene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Mainz, sowie eine Zusatzbestimmung zu Abschnitt IV des Tarifs, welche gemäss den Vorschriften unter I 2 der Verkehrsordnung genehmigt worden ist.

Nähere Auskunft ertheilen die Expressgutabfertigungen.

Darmstadt, den 27. August 1897. (1919)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Saarkohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Am 1. September d. J. tritt zum Kohlentarif Nr. 18 vom 1. April d. J. der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzung der Beförderungsbestimmungen, Entfernungen für die Stationen Hostenbach, Kochern und Spittel der Reichseisenbahnen sowie für die Stationen Bexbach, Homburg i/d. Pfalz und St. Ingbert der Pfälzischen Eisenbahnen, ferner Aenderungen im Haupttarife und Verkehrsleitungs-Vorschriften. Soweit Erhöhungen eintreten, treten dieselben erst am 15. Oktober d. J. in Kraft. (1920)

St. Johann-Saarbrücken, den 27. Aug. 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-Hessischer Güterverkehr. (Gruppen VI/VII.) Am 1. September d. J. tritt der Tarifnachtrag II in Kraft, welcher hauptsächlich die Entfernungen für eine Reihe neuer Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt am Main, Mainz und Essen sowie auch neue, zum Theil gekürzte Entfernungen für schon bestehende Stationen und einige kleinere Aenderungen und Berichtigungen enthält. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen erhältlich.

Essen, den 26. August 1897. (1921)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Tarifgruppe II und Berlin - Stettin - Schlesischer Gütertarif. (Gruppe II/III.) Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Stationen Friedrichshütte und Rosdzin des Direktionsbezirks Kattowitz als Empfangsstationen für die Bezüge der Bleihütten von Eisenerz und eisenhaltigen Schlacken in die im Gruppentarif II und im Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarif (Gruppe II/III) bestehenden Ausnahmetarife 7 einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 26. August 1897. (1922)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1897 werden im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) von den Stationen Maximilianowo des Direktionsbezirks Bromberg und Warlubien des Direktionsbezirks Danzig nach den Oberschlesischen Hüttenstationen ermässigte Ausnahme - Frachtsätze für Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkies - Abbrände), Kupfererz - Abbrände (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Konverterschlacken, sowie für eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg widerruflich eingeführt.

Für die Anwendung der Ausnahme-Frachtsätze gelten die im Ostdeutschen Gütertarif im Ausnahmetarif 7 vorgeschriebenen Bedingungen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 26. August 1897. (1923)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt für die Ueberführung von Gütern zwischen dem Südbahnhofe, dem Lizentbahnhofe und den Staatsbahnhöfen in Königsberg i/Pr. einerseits und den im öffentlichen Verkehr stehenden Schuppen des Pregelbahnhofs der Ostpreussischen Südbahn sowie den Anschlussgeleisen der Königsberger Handelskompagnie, der Königsberger Walzmühlen - Aktiengesellschaft und der Königsberger Lagerhaus-Gesellschaft andererseits ein neuer Gebührentarif in Kraft, über welchen die Güterabfertigungsstelle Königsberg i/Pr. nähere Auskunft ertheilt.

Bromberg, den 26. August 1897. (1924)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Am 1. September d. J. tritt der I. Nachtrag zum Theil II, Heft 1 des Sächsisch-Schweizerischen Gütertarifes vom 1. August 1895 in Kraft. Er enthält ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Brikets, sowie von Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbrikets in Wagenladungen von 10 000 kg von den Stationen Borna, Lugau, Meuselwitz, Oelsnitz i/Erzgeb., Rositz, Zeitz S. St. B. und Zwickau nach Stationen der Schweizerischen Bahnen und ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, am 27. August 1897. (1925)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württ.-Schweizer. Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. September d. J. treten für Cementsendungen in Wagenladungen von 10 000 kg nachstehende direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

	für 100 kg
ab Allmendingen nach Schlieren N. O. B.	85 Cts.
„ Blaubeuren nach Schlieren N. O. B.	88 „

Stuttgart, den 27. August 1897. (1926)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1897 tritt im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) für den Verkehr nach den Stationen Friedrichshütte und Rosdzin des Direktionsbezirks Kattowitz ein ermässigter Ausnahmetarif für den Bezug von Eisenerzen, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Konverterschlacken, sowie eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zum Blei-

hüttenbetrieb in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg in Kraft.

Als Versandstationen kommen in Betracht:

Im Direktionsbezirk Bromberg: Dratzigmühle, Driesen-Vordamm, Filehne Nordbhf., Gurkow, Kreuz, Maximilianowo, Schneidemühl und Weissenhöhe;

im Direktionsbezirk Danzig: sämmtliche Bahnhöfe in Danzig, die Stationen Elbing, Kahlbude, Lnianno, Neufahrwasser, Neustadt in Westpr., Oliva, Warlubien, Zoppot und Zuckau;

im Direktionsbezirk Königsberg: Königsberg i/Pr. Ost- und Kaibahnhof, Königsberg i/Pr. Lizentbahnhof und Memel.

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze gelten die im Ostdeutschen Gütertarif im Ausnahmetarif 7 vorgesehenen Bedingungen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 26. August 1897. (1927)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch - Ostdeutscher Viehverkehr. Für die Beförderung von Leichen von den auf Mecklenburgischem Gebiet belegenen Stationen Bentwisch, Blankensee in Mecklenburg, Cassebohm, Dannenwalde, Fürstenberg in Mecklenburg, Gelbensande, Neddemin, Ribnitz, Röverschagen, Stargard in Mecklenburg, Strelitz an die Anatomie der Universität Rostock gelangen vom 1. September 1897 ab die Sätze der Allgemeinen Stückgutklasse unter Annahme eines Gewichts von 300 kg für die Kiste und Leiche zur Anwendung.

Berlin, den 27. August 1897. (1928)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. Mit Gültigkeit vom 1. September 1897 ab wird die Neustadt-Gogoliner Eisenbahn in den oben bezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau der Preussischen Staatseisenbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. August 1897. (1929)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Hessisch-Linksrheinischer Güterverkehr. Am 1. September d. J. werden die Stationen der Neubaustrecken Duderstadt-Leinefelde und Wolfhagen-Obervellmar (Direktionsbezirk Cassel) eröffnet und in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 27. August 1897. (1930)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr. (Gruppe I, II/V.) Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. kommen im Ostdeutsch - Mitteldeutschen Gütertarif Ausnahmefrachtsätze für Eisenerz und eisenhaltige Schlacken zum Bleihüttenbetrieb von verschiedenen Stationen nach den Stationen Friedrichshütte und Rosdzin des Direktionsbezirks Kattowitz und Gernrode a. Harz, Langelsheim, Lautenthal, Oker und Silberhütte des Direktionsbezirks Magdeburg zur Einführung.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 29. August 1897. (1931)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. September 1897 werden für die Beförderung von Spiritus bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen folgende Frachtsätze eingeführt:

Nach Basel von	Frachtsatz für 100 kg in Centimes
Lemberg	607
Tarnow.	523
Wieliczka	502

Karlsruhe, den 26. August 1897. (1932)
Generaldirektion.

Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897. Mit Wirksamkeit vom 1. September 1897 wird die Station Salzburg in den Ausnahmetarif Nr. 12 für Palmkernöl mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach oder von	Budenheim	Darmstadt Hauptbhf.	Gross-Gerau
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Salzburg .	2,72	2,51	2,56

München, im August 1897. (1933)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. treten im Verkehr von den Seehafenstationen Altona, Flensburg A, Hamburg B und Kiel des Direktionsbezirks Altona nach den Stationen Friedrichshütte und Rosdzin des Direktionsbezirks Kattowitz für „Eisenerz und eisenhaltige Schlacken zum Bleihüttenbetriebe“ ermässigte Ausnahmefrachtsätze bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe und auf einen Wagen und Frachtberechnung nach dem Ladegewicht des gestellten Wagens in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Wegen der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen finden die Bestimmungen unter Ziffer 2 zum Ausnahmetarif Nr. 7 a im vorgenannten Gütertarif ebenmässige Anwendung.

Hannover, den 27. August 1897. (1934)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Berichtigung zu Nachtrag VIII, Tarif Theil II Heft 2. In dem mit Gültigkeit vom 1. September 1897 eingeführten Nachtrag VIII zu Tarif Theil II, Heft 2 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes werden die letzten beiden Absätze auf Seite 10 „Berichtigungen“ aufgehoben.

An deren Stelle ist zu setzen:

„Die Sätze des Ausnahmetarifes 16 b (Koks im Rückvergütungswege) von Alsdorf, Eschweiler und Homberg nach Beraun treten ausser Kraft. — Die übrigen Sätze des Ausnahmetarifes 16 b für Beraun werden (unter gleichzeitiger Beseitigung der von den K. K. Oesterr. Staatsbahnen bis Ende August 1897 gewährten besonderen Rückvergütung von 0,03 ℳ pro 100 kg) um 0,03 ℳ pro 100 kg ermässigt.

Die Sätze des Ausnahmetarifes 16 b für Kladno bleiben unverändert.

Die zur gänzlichen Aufhebung gelangenden direkten Sätze des Ausnahmetarifes 16 a für Hattingen, Meiderich, Mühlheim a. d. Ruhr und Mühlheim-Eppinghofen bleiben noch bis 15. Oktober 1897 in Kraft.“

Wien, am 25. August 1897. (1935)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mecklenburg - Pommersche Schmalspurbahnen. Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahme - Frachtsatz für Mauer- und Dachsteine von unserer Station Ducherow nach Jarmen auf 0,14 ℳ für 100 kg ermässigt.

Friedland, den 26. August 1897. (1936)
Direktion.

5. Offene Stellen.

Stationsbeamte, Lokomotivführer, Zugführer und Schaffner, welche schon bei einer Privateisenbahn beschäftigt gewesen sind, werden von einer grösseren normalspurigen Kleinbahn gesucht. (1937)

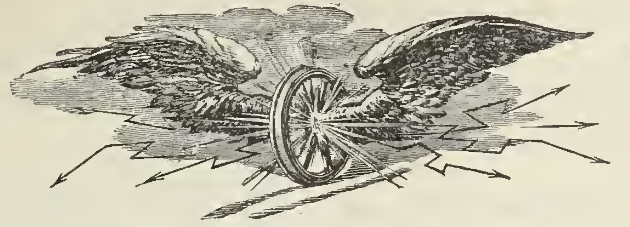
Gesuche mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind unter **A. B. 37** an die Expedition dieser Zeitung zu richten.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 86.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 69. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 4. September 1897.

Inhalt:

Zur Deutschen Personengeld-Tarifreform.

Die Reform der Personengeld-Tarife, welche s. Zt. von den Deutschen Staatseisenbahn-Verwaltungen angestrebt wurde, und welche auch jetzt noch die öffentliche Meinung in hohem Grade beschäftigt, scheiterte s. Zt. vorwiegend an Rücksichten finanzieller Natur. Man ging in zutreffender Weise davon aus, dass eine durchgreifende Vereinfachung des Tarifsystems nur dann zu erreichen sei, wenn auf eine grundsätzliche Beseitigung aller im Interesse des allgemeinen Verkehrs nicht unbedingt gebotenen Sondertarife — einschliesslich des Rückfahrkarten-Tarifs — zugekommen werde. Andererseits war man der Ansicht, dass durch diese Maassnahme keinesfalls eine Schädigung der einzelnen Verkehrskategorien, namentlich des Verkehrs auf Rückfahrkarten, herbeigeführt werden dürfe.

Bei dieser Sachlage war es von selbst gegeben, dass eine ganz erhebliche Ermässigung der normalen Taxen für die einzelne Fahrt ins Auge zu fassen war, denn eine Schädigung des Hin- und Rückfahrverkehrs ist naturgemäss nur dann zu vermeiden, wenn die Taxen für die einzelne Fahrt — bei dem Wegfall der Rückfahrkarten — zum mindesten auf den halben Betrag des Rückfahrkarten-Preises herabgesetzt werden. Die Festhaltung dieses Prinzips musste selbstredend — da sich gegenwärtig immerhin noch ein grosser Theil des Verkehrs auf einfache Fahrkarten bewegt — für alle Verwaltungen ganz enorme Ausfälle mit sich bringen. Dieselben waren zum Theil so bedeutend, dass für einzelne Staatsbahngebiete, wenigstens für die ersten Jahre und so lange nicht die Wirkungen der zu erhoffenden Verkehrssteigerung voll zum Ausdruck gelangten, eine vollständige Verschiebung der Eisenbahnbudget-Verhältnisse zu befürchten stand, und dies war schliesslich auch der Grund, warum seitens der betheiligten Regierungen — man darf wohl sagen — allgemein mit schwerem Herzen auf die Durchführung des Reformwerkes bis auf weiteres verzichtet wurde. Es mag in dieser Beziehung nur darauf hingewiesen werden, dass für die Preussischen Staatsbahnen schon bei Durchführung einer Ermässigung, die nur annähernd jenen Gesichtspunkten Rechnung trug (nach der betreffenden Skala traten bei sonst allgemeiner Ermässigung der Tarifsätze nur für Hin- und Rückreisen in I. und II. Klasse der Schnellzüge gewisse geringfügige Erhöhungen ein), ein Ausfall von mehr als 35 000 000 M. jährlich zu erwarten war. Aehnlich ungünstig lagen die Verhältnisse bei den anderen Deutschen Staatsbahnen, und zwar auch bei denjenigen, welche nach den in Betracht kommenden Verkehrsverhältnissen ohnehin mit einer ungleich bescheideneren Eisenbahnrente zu rechnen haben und schon aus diesem Grunde zur Beobachtung besonderer Vorsicht bei allen mit einem grösseren Risiko verbundenen Tarifmaassnahmen genöthigt sind.

An dieser Sachlage hat sich bis zum heutigen Tage nichts geändert, wenigstens nicht in dem Sinne, dass jene finanziellen Bedenken geschwunden seien.

Es ist ja richtig, dass der grosse und allgemeine Verkehrsaufschwung, welcher in den letzten Jahren bei den Deutschen Eisenbahnen wahrzunehmen war und in den Einnahmeausweisen der einzelnen Verwaltungen so erfreulichen Ausdruck gefunden hat, bis zu einem gewissen Grade für eine gewagtere Personentarif-Politik geltend gemacht werden könnte.

Die Mehreinnahmen, mit denen die Mehrzahl der Deutschen Verwaltungen rechnen konnte, sind so bedeutend, dass selbst jene Millionenausfälle im Personenverkehr vielleicht weniger fühlbar sein würden, und die Heissspornе auf dem Gebiete der Personengeld-Ermässigung haben anscheinend gar nicht so Unrecht, wenn sie die finanzielle Durchführbarkeit ihrer Forderungen in erster Linie mit der günstigen Finanzlage der Eisenbahnen zu begründen suchen. Sie berücksichtigen dabei aber nicht, dass es sich hier um einen Aufschwung handelt, dessen Bestand niemand gewährleisten kann, und dass es immer sehr misslich ist, grosse und dauernde Finanzmaassregeln vorzugsweise oder ausschliesslich auf eine vielleicht vorübergehende Erscheinung im Verkehrs- und Erwerbsleben zu gründen. Zudem haben gerade die Deutschen Eisenbahnen den günstigen Zeitverhältnissen schon in weitestem Umfange zum Vortheile des Verkehrs Rechnung getragen. Die umfassenden Tarifermässigungen, welche erst im laufenden Jahre für die wichtigsten Massengüter gewährt wurden, kosteten den Eisenbahnverwaltungen viele Millionen, die wohl vorzugsweise auf das Konto des „guten Geschäftsganges“ zu buchen sind, und Thatsache ist, dass sehr maassgebende Kreise der Verkehrsinteressenten die Verbilligung der Gütertarife als noch wichtiger und dringender bezeichnet haben, als die Ermässigung der Personentarife.

Trotzdem wird man zuzugeben haben, dass das Bedürfniss nach einer Vereinfachung und Verbilligung der Personentarife noch heute in Deutschland gerade so allgemein empfunden wird, wie vor einigen Jahren. Der grundsätzliche Standpunkt, den die einzelnen Regierungen bei den früheren Verhandlungen zu dieser Frage einnahmen, hat sich — das kann wohl nach den Erklärungen der Regierungsvertreter im Reichstage und in den einzelnen Landtagen mit Bestimmtheit angenommen werden — in keiner Weise verschoben. Man würde gern bereit sein, der allseitig als begründet anerkannten Forderung des Verkehrs Rechnung zu tragen, man möchte die Lorbeeren pflücken, die, wie neulich gelegentlich der Eisenbahndebatte im Württembergischen Landtage gesagt wurde, für die Eisenbahnverwaltungen jetzt büschelweise am Wege stehen — wenn nicht die Rücksicht auf die zu erwartenden Einnahmeausfälle bedenklich stimmte.

Dem gegenüber legt sich von selbst die Frage nahe, ob die Basis, auf welcher die früheren Verhandlungen zwischen den Deutschen Staatsbahnverwaltungen geführt wurden, unbedingt aufrecht zu erhalten sei, mit anderen Worten, ob die Reform wirklich davon abhängig zu machen sei, dass alle und jede Erhöhung gegenüber den jetzt geltenden Tarifen, speziell gegenüber dem Rückfahrtarife, ausgeschlossen bleibe.

Fest steht zweifellos, dass eine Reform wirthschaftlich nur dann von Werth sein kann, wenn hiermit gleichzeitig im allgemeinen eine Ermässigung und zwar eine durchgreifende Ermässigung der jetzt bestehenden Grundtaxen verbunden wird. Die jetzigen Normalsätze — das ist genugsam nachgewiesen — sind in vielen Beziehungen zu hoch. Das haben auch die Eisenbahnverwaltungen anerkannt, indem sie für die Mehrzahl der Reisen nach und nach Begünstigungstarife schufen, welche zumeist auf eine wesentliche Ermässigung der normalen Taxen für die einfache Fahrt hinauslaufen.

Weiter ist gewiss, dass die vorzunehmende Reform nur dann im weitesten Kreise populär sein würde, wenn alle Reisenden befriedigt werden können, wenn jedem, der die Eisenbahn benutzt, gegenüber den jetzigen Fahrpreisen eine Ermässigung zu theil wird und wenn namentlich alle und jede Erhöhung für sämmtliche Reisekategorien unbedingt ausgeschlossen bleibe.

Als s. Zt. eine den früheren Verhandlungen zu Grunde gelegte Tarifskala bekannt wurde, welche zwar im allgemeinen ganz erhebliche Ermässigungen für die Grundtaxen enthielt, gleichzeitig aber geringfügige Erhöhungen für den Hin- und Rückreiseverkehr in I. und II. Wagenklasse aufwies, da erhob sich in einem gewissen Theile der Presse ein wahrhafter Entrüstungssturm. Die Thatsache, dass allein die Preussische Staatsbahnverwaltung dem Verkehre ein Opfer von etwa 35 000 000 Mark jährlich bringen wollte, galt nichts; man wies lediglich auf die eintretenden Vertheuerungen hin und verstieg sich freundlicher Weise sogar zu der Behauptung, dass die Regierungen eine Erhöhung der Personentarife vorbereiteten.

Aehnlich wird es natürlich auch jetzt wieder kommen, wenn die Regierungen auf ein Projekt zurückgreifen wollten, was nicht durchweg Ermässigungen enthält.

Trotzdem muss sich aber die Frage nahelegen, ob es richtig ist, wenn wegen solcher Einwendungen das ganze Reformprojekt aufgegeben oder ad calendas graecas vertagt wird.

Die hohe Bedeutung, welche die Herbeiführung eines einheitlichen Deutschen Personentarif-Systems in wirthschaftlicher und nationaler Hinsicht haben würde, die Erleichterung, welche dem Verkehre durch eine generelle Ermässigung der Personentaxen zu theil würde, stehen so ausser allem Zweifel, dass man sich wohl fragen kann, ob nicht zur Erreichung dieses Zieles auch einige an sich gewiss nicht wünschenswerthe Nachtheile in den Kauf genommen werden möchten. Das Bessere ist der Feind des Guten — das gilt auch hier. Gestatteten die allgemeinen finanzpolitischen Rücksichten den Regierungen, eine Personentarif-Reform unter allseitiger Wahrung des bisherigen Besitzstandes durchzuführen, dann wäre es wohl als etwas ganz selbstverständliches zu betrachten, dass Erhöhungen unter allen Umständen zu vermeiden seien; liegt indess die Möglichkeit hierzu nicht vor, müssen sich vielmehr die Regierungen nach sorgfältiger und pflichtgemässer Erwägung aller in Betracht zu ziehenden Umstände sagen, dass für jetzt und vielleicht noch für längere Zeit die Durchführung einer so radikalen Tarifermässigung ausgeschlossen ist, dann sollte man doch, anstatt den jetzigen für Publikum und Eisenbahnverwaltung gleich lästigen Zustand einfach fortbestehen zu lassen, die Wahl eines Mittelweges selbst dann nicht von der Hand weisen, wenn hiermit zunächst gewisse Unzuträglichkeiten verbunden sind. Ist erst ein Anfang und vielleicht sogar ein nicht ganz befriedigender Anfang gemacht, so wird sich das Weitere von selbst finden. Vielleicht werden sich die Eisenbahnverwaltungen bald überzeugen, dass ihre Befürchtungen wegen der zu erwartenden Ausfälle doch zu weit gingen, und dass die verkehrserzeugende Kraft der Tarifherabsetzung nicht genügend gewürdigt ward. Tritt aber der Fall ein, dass die finanzpolitischen Bedenken gegen eine weitergehende Ermässigung schwinden, dann wird es zweifellos viel leichter und aussichtsvoller sein, auf einer gegebenen einheitlichen Grundlage weitere Fortbildungen des Tarifsystems in die Wege zu leiten, als von neuem den Kampf gegen die verschiedenen Sondereinrichtungen innerhalb des Deutschen Eisenbahnbereichs aufzunehmen, zumal naturgemäss die Chancen einer einheitlichen Tarifreform infolge weiterer für die einzelnen Staatsbahnbereiche getroffenen Sondermaassnahmen fortgesetzt ungünstiger werden müssen.

Der wirthschaftliche Werth oder Unwerth einer grossen und allgemeinen Verkehrsmaassnahme kann nicht davon ab-

hängig gemacht werden, ob die Vortheile, welche damit erstrebt werden, nunmehr auch in jedem speziellen Falle praktisch werden. Es hat auch hier der Gesammteffekt zu entscheiden, d. i. einmal der Effekt für die Gesammtheit als solche, sodann aber — im engeren Sinne — auch der Effekt, den die Maassnahme für den einzelnen in seinen Gesammtbeziehungen zu dem betreffenden Verkehrsinstitute zur Folge hat. In dieser letzteren Richtung kann es nun aber — was die vorliegende Frage betrifft — keinem Zweifel unterliegen, dass — wenn im grossen und ganzen Fahrgeldermässigungen und nur in einzelnen Fällen Fahrgelderhöhungen eintreten — bei der weitaus grössten Mehrzahl der Reisenden nicht nur ein Ausgleich stattfindet, sondern dass das Gros der Eisenbahnreisenden günstiger gestellt wird, wie zuvor. Die Millionen, welche die Eisenbahnverwaltungen dem Verkehr opfern, müssen doch irgendwo bleiben, sie kommen der Gesammtheit zu gute und in der Gesammtheit dem einzelnen, der damit a priori einen gewissen Fonds erhält zur Ausgleichung etwaiger Nachtheile, die ihm in anderer Richtung erwachsen.

Der moderne Mensch steht in so häufigen und so vielfachen Beziehungen zur Eisenbahn, dass er zumeist auf die Benutzung der vorhandenen Reiseeinrichtungen in ihrer Totalität angewiesen ist; er benutzt heute ein einfaches Tourbillet, morgen eine Rückfahrkarte und in den nächsten Tagen vielleicht eine Rundreisekarte oder ein Saisonbillet, je nach dem Zweck und der Dauer seiner Reise und immer in sorgfältiger Erwägung, wie er am billigsten abkommt. Wenn ich aber heute für eine Hin- und Rückfahrkarte 0,50 ℳ mehr bezahle und morgen bei einer einfachen Reise 1 ℳ erspare, so habe ich zweifellos ein gutes Geschäft gemacht und kann mit der Eisenbahn zufrieden sein. Wollte ich mich wegen der im ersten Falle mehr verausgabten 50 ₰ beklagen, so verriethe ich eine wirthschaftliche Urtheilslosigkeit, die ihres Gleichen sucht und wäre der Wohlthat, die mir im ganzen zukommt, überhaupt nicht werth. Mit demselben Rechte könnte man über eine Schädigung klagen, wenn bei einer Steuerermässigung aus zufälligen Gründen eine Terminzahlung erhöht wird.

Man wird hiergegen einwenden, dass diese Argumentation vielleicht im allgemeinen zutreffen mag, dass aber bei der Eisenbahn thatsächlich viele Verkehrsinteressenten in Betracht kommen, welche sich gewohnheitsmässig bei ihren Reisen bestimmter Fahrkartensorten bedienen und bedienen müssen — beispielsweise gewisse Geschäftsleute, welche ihre regelmässigen kleineren Geschäftsreisen nahezu ausschliesslich auf Hin- und Rückfahrkarten zurückzulegen pflegen. Dieser Einwand ist zweifellos zutreffend. Richtig ist auch, dass die Fahrgäste dieser Art bis zu einem gewissen Grade geschädigt werden, wenn die Rückfahrkarten aufgehoben werden, und der Preis der einfachen Fahrt — bezw. auch nur im Schnellzuge — höher bemessen wird, als der halbe Betrag der Rückfahrkarte.

Könnte eine derartige Erhöhung, welche übrigens nach den s. Zt. gepflogenen Erhebungen in jedem Falle prozentual nur gering ausfallen würde, vermieden werden, so wäre dies natürlich in hohem Grade erfreulich, lässt sie sich jedoch aus Gründen zwingender Natur nicht vermeiden, so wird man sich damit zu trösten haben, dass die eintretende Vertheuerung unter allen Umständen eine prozentual geringfügige sein wird, dass den betreffenden Interessenten — die doch zweifellos bedeutend in der Minderzahl sind — auf der anderen Seite doch auch wieder gewisse Vortheile infolge der mit der Reform verbundenen Vereinfachung und Verbilligung zu gute kommen, und — last not least — dass es sich bei der partiellen Tariferhöhung aller Voraussicht nach nur um ein Uebergangsstadium handeln wird, dessen Beseitigung sich ganz von selbst nahelegen muss, wenn der infolge der Tarifregulirung zu erwartende Verkehrszuwachs erst in weiterem Umfange zur Thatsache geworden sein wird.

Dass wir eine Tariferhöhung, mag sie noch so partiell und noch so geringfügig sein, unter allen Umständen für bedauerlich halten und nur im äussersten Falle in den Kauf nehmen möchten, ist schon oben betont worden. Andererseits ist daran festzuhalten, dass jene geringen und voraussichtlich vorübergehenden Vertheuerungen nicht entscheidend sein können, wenn die Durchführung der Personengeld-Tarifreform überhaupt zu scheitern droht, und dass es sich vielleicht später rächen wird, wenn aus zuweit gehender Rücksichtnahme auf die bisherigen Besitzstandverhältnisse von Durchführung des Reformwerkes überhaupt Abstand genommen wird.

Wenn die Eisenbahnverwaltungen durch eine Tarifermässigung dem Publikum ein grosses, nach vielen Millionen zählendes Opfer bringen, und wenn ausserdem die zahlreichen Missstände aus der Welt geschafft werden, die unter den jetzigen Tarifverhältnissen den Reisenden und auch den Eisenbahnverwaltungen selbst das Leben schwer machen, so kann die hohe ökonomische Bedeutung dieser Maassregel schwerlich dadurch in Frage gestellt werden, dass in gewissen Fällen und unter ganz bestimmten Voraussetzungen die Passagiere auch einmal etwas mehr zu bezahlen haben, als zeither.

Gewisse Benachtheiligungen lassen sich bei keiner grossen wirthschaftlichen Regulirung vermeiden. Wenn heute ein neues Steuersystem in Kraft tritt, wenn Zollgesetze durchgeführt werden, die unter Umständen die Produktions- und Konsumtionsverhältnisse ganzer Industriezweige verschieben, wenn strengere Vorschriften wegen des Arbeiterschutzes oder wegen der Sonntagsheiligung durchgeführt werden, bei allen wichtigeren Maassnahmen in unserem staatlichen und kommunalen Leben gibt es Leidtragende, welche im Gegensatz zu der Gesammtheit der Begünstigten durch den neuen Zustand geschädigt werden. Kein Einsichtiger wird deshalb die Zweckmässigkeit der Maassregel im allgemeinen abfällig beurtheilen; wo Licht ist, da ist auch Schatten, das trifft vielleicht auf keinem Gebiete mehr zu, als auf dem wirthschaftlichen.

Wenn im Gegensatze hierzu gewissermaassen als etwas selbstverständliches beansprucht wird, dass bei einer generellen Umgestaltung des Deutschen Personen-Tarifwesens kein einziger Reisender im weiten Deutschen Reiche ungünstiger gestellt werde, wie zeither, so ist dies eben einer jener Ansprüche, wie sie nur gegenüber der Eisenbahnverwaltung erhoben zu werden pflegen. Die Verwaltungen selbst sind durch die unausgesetzten Raisonnements, mit welchen in neuerer Zeit alle Tarifmaassnahmen — namentlich auf dem Gebiete des Personenverkehrs — begleitet werden, nachgerade nervös geworden; man scheut sich vor jeder Maassnahme, die nur entfernt so aussieht, wie eine Tariferhöhung, und zwar selbst dann, wenn hiergegen eine grosse und längst ersehnte Erleichterung zum Vortheil der Gesammtheit eingetauscht werden kann.

Gewiss hat die Eisenbahnverwaltung überaus vorsichtig zu Werke zu gehen, wenn es sich darum handelt, dem Verkehr in irgend einer Beziehung neue Lasten aufzuerlegen. Die Tendenz der Zeit drängt nach Erleichterungen, und zwar nach Erleichterungen grundsätzlicher und allgemeiner Natur, nicht nach kleinen gelegentlichen Konzessionen, die neuerdings im Personenverkehr — leider — ziemlich üblich geworden sind. Auch ist wohl mit Bestimmtheit anzunehmen, dass die Ausfälle, welche sich jetzt die einzelnen Verwaltungen für den Fall der weitestgehenden Tarifermässigung ausgerechnet haben, schwerlich jemals in ihrem vollen Umfange eintreten würden, zumal, wenn die günstigen Zeitverhältnisse, mit denen wir glücklicherweise jetzt rechnen können, noch länger andauern sollten. Würde sich diese Voraussetzung bewahrheiten, dann wäre vielleicht schon in wenigen Jahren Gelegenheit geboten, jene kleinen „Schönheitsfehler“ zu beseitigen und dem Verkehre auf einheitlicher Grundlage diejenigen Konzessionen zu machen, die jetzt in tarifarischer Hinsicht beansprucht werden.

Für die Eisenbahnverwaltungen und insbesondere für die Staatsbahnverwaltungen ist es unter allen Umständen eine sehr undankbare Aufgabe, Reformen, die aus wirthschaftlichen und geschäftlichen Gründen als nothwendig anerkannt wurden, und die gewissermaassen auch von den Regierungen selbst bereits in Aussicht gestellt worden sind, aus finanziellen Gründen hintanzuhalten. In doppeltem Maasse trifft dies zu, wenn das Interesse des Publikums in so eklatanter und unmittelbarer Weise betheiligt ist, wie bei der vorliegenden Frage.

Dass aber eine Umgestaltung des Personen-Tarifwesens nicht auf die Dauer zurückgehalten werden kann, dass also die Eisenbahnverwaltungen sich schliesslich doch dazu werden verstehen müssen, die mit der Durchführung verbundenen finanziellen Opfer innerhalb rationeller Grenzen zu übernehmen, das gilt auch in Fachkreisen als ausgemacht. Es wird sich also, wenn die Deutschen Verwaltungen ihren abwartenden Standpunkt noch weiter aufrecht erhalten, im günstigsten oder vielmehr im ungünstigsten Falle immer nur um einen verhältnissmässig geringen Zeitraum handeln, innerhalb dessen sie noch mit den bisherigen Tarifen rechnen können. Ob hierin ein hinlängliches Aequivalent zu erblicken sei für die wachsende Missstimmung, welche durch die weitere Hinausschiebung der Reformdurchführung im Publikum erzeugt wird, und für die grossen geschäftlichen Unzuträglichkeiten, mit denen der jetzige Zustand auch für die Eisenbahnverwaltungen selbst verbunden ist, das möchte allerdings in hohem Grade fraglich erscheinen.

Nicht zweifelhaft ist aber, dass durch die weitere Vertagung die Durchführung der Tarifreform immer schwieriger werden muss. Schon in den 6 Jahren, die seit den letzten Verhandlungen zwischen den Deutschen Staatseisenbahnen verstrichen, sind in den einzelnen Eisenbahngebieten wieder so und so viele partikulare Maassnahmen durchgeführt worden, welche ausnahmslos auf die Begünstigung gewisser Reisekategorien hinauslaufen und insofern wohl als mehr oder minder freiwillig gewährte Abschlagszahlungen auf die bisher vergeblich angestrebte Tarifreform anzusehen sind. Selbstredend muss aber mit derartigen Sondermaassnahmen — namentlich wenn sie für ausgedehntere Wirthschaftsbezirke gewährt werden — die Herbeiführung einer späteren allgemeinen Vereinigung immer mehr erschwert, wenn nicht überhaupt in Frage gestellt werden; die Verwaltungen, welche ihrem Publikum derartige zum Theil weitgehende Konzessionen machten, werden kaum in der Lage sein, diese Einrichtungen ohne genügenden Ersatz wieder aufzuheben, und der Schlusseffekt wird sein, dass das schliesslich nothgedrungen zur Annahme kommende allgemeine Tarifniveau immer mehr herabgedrückt wird. Auch von diesem Gesichtspunkte aus erscheint eine weitere Vertagung der Reformfrage in hohem Grade bedenklich; es ist hier thatsächlich Gefahr im Verzuge, und die Rechnung, welche inzwischen aufläuft, wird doch schliesslich von den Eisenbahnverwaltungen auf Heller und Pfennig bezahlt werden müssen.

Im übrigen gilt auch hier: „bis dat, qui cito dat". Es handelt sich um eine besonders dankbare Aufgabe für die Eisenbahnverwaltungen, und es wäre zu bedauern, wenn unserer schaffensfreudigen und liberal gesinnten Eisenbahnregie der Ruhm versagt bliebe, den Anstoss zur Beseitigung der dermaligen Missstände auf dem Gebiete des Deutschen Eisenbahn-Personentarifwesens gegeben zu haben.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken Lützen-Plagwitz-Lindenau (17,28 km) und Lausen-Markranstädt (3,40 km) der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3305 vom 27. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

Im Laufe dieses Sommers haben die Eisenbahnen eine ungewöhnlich grosse Anzahl schwerer **Betriebsunfälle** zu beklagen. Die Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen sind zwar schon erneut darauf hingewiesen worden, für die Sicherheit des Betriebes in ihren Bezirken unausgesetzt und mit allem Nachdruck besorgt zu sein und streng darüber zu wachen, dass das im äusseren Dienst thätige Personal seine Instruktionen und die für die Betriebssicherheit erlassenen Vorschriften nicht nur genau kennt, sondern auch sicher anzuwenden versteht, und es darf erwartet werden, dass die Eisenbahnbehörden wie die Staatseisenbahnbeamten aller Grade ihrer Berufspflicht gewissenhaft nachkommen werden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat jedoch noch Anlass genommen, eine besondere Kommission mit der Aufgabe zu betrauen, in den einzelnen Direktionsbezirken auf grösseren Bahnhöfen und für besonders schwierige Verkehrspunkte und Strecken

1. die betriebssicherheitlichen Anordnungen und Einrichtungen,
2. die Anzahl, Diensteintheilung, Dienstdauer und Dienstkenntniss des Personals des äusseren Dienstes unter Zuziehung von geeigneten Beamten des Bezirks an Ort und Stelle zu prüfen sowie
3. die allgemeinen für die Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften einer erneuten Revision zu unterziehen.

Im Interesse des reisenden Publikums haben mehrere Königlich Preussische Eisenbahndirektionen Veranlassung genommen, darauf hinzuweisen, dass die in den Zügen befindlichen **Personenwagen in Bezug auf Sauberkeit** im Innern nicht immer die nöthige Sorgfalt verrathen. Die Eisenbahndirektionen haben daher bestimmt, dass besonders die Wagen, welche lange Strecken zu durchlaufen haben, und von diesen hauptsächlich die Wagen IV. Klasse, ausser vor der jedesmaligen Einstellung auch während der Fahrt einer Säuberung unterworfen werden. Es sind deshalb Vorkehrungen getroffen, dass auf besonders ausgewählten Stationen, auf welchen die Züge mit Personenbeförderung längeren Aufenthalt haben, während des Stillstandes der Züge in geeigneter Weise und ohne den Reisenden Unbequemlichkeiten zu bereiten, eine innere Reinigung der Wagen vorgenommen wird. Das soll nun in der Weise geschehen, dass die Abtheile der Wagen I. bis III. Klasse nur dann gereinigt, insbesondere abgestäubt werden, wenn dieselben unbesetzt sind oder es von den Reisenden gewünscht wird. Die Wagen IV. Klasse sollen auf den betreffenden Stationen jedesmal von Papier, Speiseresten usw. gesäubert werden, und zwar möglichst, ohne dass dabei Staub aufgewirbelt wird oder die Reisenden in anderer Weise belästigt werden. Die Reisenden dürfen zu dem Zwecke nicht zum Aussteigen oder Verlassen ihrer Plätze veranlasst werden, geschieht dies aber freiwillig, so dürfen die in den Wagen befindlichen Gepäckstücke auf keinen Fall verlegt werden.

Gegenüber dem in der Presse laut gewordenen Verlangen nach **besserer Beleuchtung der der Personenbeförderung dienenden Eisenbahnwagen** ist von unterrichteter Seite darauf hingewiesen worden, dass es derartiger Anregungen nicht erst bedürfe, um eine Angelegenheit in Fluss zu erhalten, an deren befriedigender Erledigung die Eisenbahnbehörde auch ihrerseits das lebhafteste Interesse nehme. Die Erfüllung dieses Verlangens sei keine einfache, im Handumdrehen zu bewerkstelligende Sache. Was z. B. die Ersetzung der Gas- durch elektrische Beleuchtung anlange, so werde schon, namentlich nachdem man in Amerika von der Verallgemeinerung der darin ergriffenen Initiative wieder habe Abstand nehmen müssen, zugegeben, dass die Zeit der Beleuchtung der Bahnwagen mittelst Elektrizität so lange nicht gekommen sei, als nicht die Elektrizität an Stelle des Dampfes als fortbewegende Kraft im Eisenbahnverkehr allgemein eingeführt sei. Die zur Beleuchtung nöthige elektrische Kraft aber etwa in den Zügen mitzugebenden Akkumulatoren aufzuspeichern, habe ebenfalls seine sehr triftigen praktischen Bedenken. An ein Auswechseln der entladenen

Akkumulatoren unterwegs sei schon wegen des sehr erheblichen Gewichts dieser Apparate und des Zeitaufwandes kaum zu denken; zur Neuladung derselben würde mit Errichtung besonderer Anlagen eigens zu diesem Zwecke vorgegangen werden müssen — und die zur Erreichung des beabsichtigten Erfolges nothwendigen Mühen und Kosten würden zu dem Effekt ausser allem Verhältnisse stehen. Bei dieser Lage der Dinge empfehle sich ein weises Maasshalten der Wünsche bezüglich verbesserter Beleuchtung der Eisenbahnwagen um so mehr, als dem Vernehmen nach die Behörde der in Rede stehenden Angelegenheit unausgesetzt ihr Augenmerk zuwende und sonach weitere Vervollkommnungen des jetzigen Beleuchtungssystems in Aussicht ständen.

Preussische Staatsbahnen. Im Jahre 1897 wurden bisher im Vergleich zum Vorjahre vereinnahmt:

Monat	für Personen		für Güter	
		gegen 1896		gegen 1896
	M.	*M.*	*M.*	*M.*
im Januar .	16 945 000	+ 634 000	56 548 000	+ 1 937 000
„ Februar .	15 737 000	— 111 000	57 243 000	+ 3 314 000
„ März . .	19 910 000	+ 922 000	63 410 000	+ 5 544 000
„ April . .	26 242 000	+ 2 008 000	57 888 000	+ 2 625 000
„ Mai. . .	25 204 000	— 3 691 000	59 410 000	+ 3 581 000
„ Juni . .	33 648 000	+ 6 258 000	58 153 000	+ 2 363 000
„ Juli . .	35 541 000	+ 1 534 000	63 315 000	+ 3 671 000

Monat	insgesammt *M.*	gegen 1896 *M.*
Januar . .	80 052 000	+ 3 716 000
Februar . .	78 731 000	+ 4 014 000
März . . .	89 809 000	+ 6 754 000
April . . .	89 780 000	+ 4 904 000
Mai. . . .	90 202 000	+ 167 000
Juni . . .	97 440 000	+ 9 199 000
Juli . . .	100 619 000	+ 5 608 000

Im Etatsjahre 1897/98 wurden bisher erzielt:

	1897/98 *M.*	gegen 1896 *M.*
für Personen.	121 029 000	+ 5 887 000
„ Güter	240 726 000	+ 12 420 000
aus sonstigen Quellen .	22 625 000	+ 1 542 000
zusammen	384 380 000	+ 19 849 000
oder für 1 km	13 299	+ 432

Hierbei ist zu bemerken, dass seit 1. April d. J. die Einnahmen aus den vormals Oberhessischen Eisenbahnen, aus dem von der Grossherzoglichen Regierung erworbenen Theil der Hessischen Ludwigsbahn sowie aus den Grossherzoglich Hessischen Nebenbahnen mitverrechnet werden.

Die **Einnahmen aus Platzkarten in Preussen** haben sich um 200 000 *M.*, bei **Bahnsteigkarten** um beinahe 300 000 *M.* gegen das letzte Etatsjahr erhöht. Die Einnahmen aus Platzkarten betragen monatlich durchschnittlich 200 000 *M.* und aus Bahnsteigkarten monatlich 150 000 *M.*, also im Jahre 2 500 000 *M.* bezw. 1 800 000 *M.* Bezüglich der Platzkarten, welche jetzt ausser Baden auch noch Sachsen und Bayern eingeführt haben, besagt eine ministerielle Erklärung, dass sie sich als vorzügliches Mittel herausgestellt hatten, um internationale Züge vom Lokalverkehr zu trennen; sie sollen deshalb demnächst auch in Frankreich und in Oesterreich eingeführt werden.

Russisches Petroleum in Deutschland. Die gesammte Russische Petroleumausfuhr nach allen Ländern hat nach den endgültigen Erhebungen im Jahre 1896 56 367 634 Pud umfasst, wovon 48 487 889 Pud auf Leuchtöle und 7 879 745 Pud auf sonstige Petroleumerzeugnisse entfallen. An den 48 487 889 Pud Leuchtölen und den aus Batum exportirten 4 352 923 Pud sonstigen Petroleumerzeugnissen ist Deutschland mit folgender Einfuhr betheiligt: 1 188 053 Pud Leuchtöle (gegen 1 128 950 Pud im Vorjahre), 1 370 877 Pud Schmieröle und 143 733 Pud Rückstände. Diese Angaben der Russischen Statistik sind aber zu niedrig. Nach den Ermittelungen des Deutschen Statistischen Amts hat Deutschland im letzten Jahre aus Russland 395 258 Doppel-Centner (2 411 000 Pud) Leuchtöl, 408 843 D.-Ctr. (2 493 942 Pud) Schmieröl und 34 776 D.-Ctr. (212 133 Pud) Rohpetroleum aufgenommen. Wahrscheinlich haben die Russischen Zollämter einen beträchtlichen Theil des nach Deutschland gegangenen Petroleums anderen Ländern, welche an dem Versand nur als Durchgangsstationen betheiligt gewesen sind, zugeschrieben.

Elektrischer Strassenbahnbetrieb in Berlin. Die Verhandlungen zwischen der Gemeinde Schöneberg und der Grossen Berliner Pferdebahngesellschaft wegen Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie Alexanderplatz-Schöneberg sowie Herstellung einer Reihe neuer elektrischer Linien in Schöneberg haben in der letzten Zeit einen sehr schnellen und günstigen Fortgang genommen. Die Gemeinde hat beansprucht, dass ihr seitens der Gesellschaft dieselben Vortheile zugestanden werden sollen, wie es gegenüber Berlin und Charlottenburg vertragsmässig geschehen ist. Im Interesse eines möglichst baldigen Zustandekommens des Vertrages auch mit Schöneberg hat sich die Direktion der Grossen Pferdebahngesellschaft in den Vorverhandlungen mit der von der Gemeindevertretung für diese eingesetzten Kommission zu weitgehenden Vergünstigungen bereit erklärt. Und sonach steht zu hoffen, dass der Vertrag mit den betreffenden Abänderungen nach dem Vorschlage der Kommission ohne weitere Schwierigkeiten auch die Genehmigung der Gemeindevertretung erhalten wird, welcher er gleich in der ersten Sitzung nach den Ferien, voraussichtlich Mitte nächster Woche vorgelegt werden soll. Wird der Vertrag in dieser oder wenigstens doch in einer baldigen zweiten Sitzung definitiv angenommen, so will die Pferdebahngesellschaft mit der Umwandlung der Linie Alexanderplatz-Schöneberg beginnen und dieselbe so beschleunigen, dass schon zum November d. J. die ganze Linie elektrischen Betrieb erhalten kann, und zwar in Schöneberg unter Weiterführung durch die Maxstrasse bis zur neuen Ringbahnstation „Ebersstrasse". Sollten jedoch die Vertragsverhandlungen mit der Gemeinde Schöneberg nicht in längstens 14 Tagen zum endgültigen Abschluss kommen, so wird nicht die Linie Berlin-Schöneberg, sondern eine andere, jedenfalls die Ringbahn oder die Strecke Kreuzberg-Gesundbrunnen, als erste neue Linie für elektrischen Betrieb eingerichtet werden.

Die **Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft** hat jetzt einen grösseren Auftrag auf Anfertigung von Wagen für den elektrischen Betrieb ertheilt mit der Maassgabe, dass am 1. Januar 1898 5 Wagen und von da ab nach je einer Woche 5 weitere Wagen geliefert werden müssen. Die für ein gemischtes Betriebssystem vorgesehenen Wagen, die hochelegant eingerichtet und mit Heizvorrichtung versehen werden, sollen je 33 bezw. 41 Personen fassen. Die Arbeiten zur Neulegung der Geleise für den elektrischen Betrieb werden inzwischen mit grossem Eifer gefördert. Wiewohl die Konzessionen seitens der Polizei für den elektrischen Betrieb noch nicht ertheilt und Bestimmungen darüber, in welchen Strassenzügen oberirdischer oder Akkumulatorenbetrieb eintreten soll, noch nicht festgelegt, werden die Arbeiten für die Umlegung der Geleise auch Nachts vorgenommen, damit erforderlichenfalls noch in diesem Jahre die ersten elektrischen Linien eröffnet werden können. Jedenfalls aber soll Ende 1898 auf allen Strecken der Innenstadt mittelst Elektrizität gefahren werden.

Deutsche Kolonien.

Um die **Verkehrsverhältnisse in Deutsch-Ostafrika** zu bessern, sind in neuerer Zeit von verschiedenen Seiten Anstrengungen gemacht worden, bisher jedoch ohne Erfolg. Obenan steht das Projekt der Centralbahn, doch dürfte dieses vorläufig wohl schwerlich, sowohl wegen der grossen Kosten, als auch der voraussichtlichen Unrentabilität ins Werk gesetzt werden. Aber auch zur Wiederaufnahme des Baues der Usambara-Eisenbahn und Fortführung wenigstens bis Korogwe hat man es noch nicht bringen können. Jetzt will nun die Deutsch-Afrikanische Landwirthschaftsgesellschaft, welche sich vor kürzerer Zeit gebildet hatte, um Viehzucht in Ostafrika zu betreiben, neben dieser ursprünglich einzigen Aufgabe ein mit Thieren zu betreibendes Verkehrs- und Transportmittel in Ostafrika einführen. Zu diesem Zweck ist im Auftrage obiger Gesellschaft der an ihrer Spitze stehende Dr. Beerwald nach Ostafrika gefahren, um mit dem Gouvernement wegen Einführung eines geeigneten Transportmittels in Verhandlungen zu treten. Als Strecke hat man zunächst die Verlängerung der Usambara-Eisenbahnlinie nach dem Kilimandjaro in Aussicht genommen. Es ist ein glücklicher Gedanke, auf diese natürliche und allmähliche Weise zu versuchen, eine Frage der Lösung näher zu bringen, welche für die wirthschaftliche Entwickelung Ostafrikas von der grössten Wichtigkeit ist.

Oesterreich-Ungarn.

Auf den Oesterreichischen Eisenbahnen ereigneten sich in den letzten Wochen **Unfälle** in rascher Folge. Am 30. Juli verunglückte ein Zug bei Loosdorf durch Dammunterwaschung; am selben Tage entgleiste ein Zug bei Hieflau; am nächstfol-

genden Tage sind ebenfalls 2 Unglücksfälle zu verzeichnen, und zwar die Zugentgleisungen bei Seekirchen und bei Wartberg. Am 6. v. Mts. fand ein Zusammenstoss bei Eger, am 15. ein solcher bei Wittmannsdorf statt. Am 17. v. Mts. verursachte ein Felssturz die Katastrophe bei Blumau (nächst Regen) und am 20. v. Mts. streiften bei Stadlau zwei Züge bei einem Ausweichgeleis. Die Mehrzahl dieser Unfälle steht mit Elementarereignissen in ursächlichem Zusammenhange. Bei einigen derselben muss aber ein Theil der Schuld Mängeln in der Ausübung des Dienstes beigemessen werden. Diese beklagenswerthe Thatsache hat das Eisenbahnministerium zum Anlasse genommen, um gegenwärtig schon unabhängig von dem Ausgange der hierüber noch schwebenden Untersuchungen einen Erlass an die Staatsbahndirektionen zu richten, worin dieselben insbesondere aufgefordert werden, der Auswahl und Ausbildung der auf verantwortlichen Posten verwendeten Personen sowie der unablässigen Unterweisung und Prüfung vornehmlich des jüngeren Personals die grösste Sorgfalt zu widmen und eine stete Ueberwachung der vollständig instruktionsgemässen Dienstesausübung sicherzustellen. Zugleich nimmt das Eisenbahnministerium in Aussicht, die durch die jüngsten Vorfälle gewonnenen Erfahrungen auch in der Richtung zu verwerthen, dass durch entsprechende Abänderung der bestehenden Dienstvorschriften der Wiederkehr derartiger Ereignisse thunlichst vorgebeugt werde. So soll u. a., um das Anhalten der Personenzüge vor den Distanzsignalen der Stationen auch bei stärkerem Verkehr zu vermeiden, insolange die Einstellung des Güterverkehrs an Sonn- und Feiertagen nicht platzgreifen kann, an diesen Tagen in Strecken mit lebhafter Personenfrequenz der Verkehr der Güterzüge derart geregelt und nöthigenfalls eingeschränkt werden, dass keine Station der betreffenden Strecke mehr Güterzüge aufzunehmen hat, als dies bei anstandsloser Abwickelung des Personenzugverkehrs zulässig ist.

Ferner ist beabsichtigt, die Vorschriften über das bei Folgezügen einzuhaltende Intervall derart abzuändern, dass die Möglichkeit eines Anfahrens in solchem Falle als ausgeschlossen betrachtet werden kann, und sollen schliesslich auch die bei starkem andauernden Regen oder sonstigen Unwettern zu beobachtenden Vorsichtsmaassregeln verschärft werden.

Güteranhäufung in den Wiener Bahnhöfen. Unmittelbar nach Wiederaufnahme des Güterverkehrs in den durch die letzten Hochwasserschäden unfahrbar gewordenen Strecken erreichte die Güteraufnahme und -Abgabe in den Wiener Bahnhöfen, namentlich auf dem Westbahnhof und in Matzleinsdorf (Südbahn) einen solchen Umfang, dass es trotz Einführung der Nachtarbeit nicht möglich war, den Verkehr zu bewältigen, und sah sich die Südbahn durch die starken Anstauungen von Gütern in Matzleinsdorf genöthigt, einerseits die Güteraufnahme daselbst für einzelne Tage ganz zu sperren, andererseits für Güter mit der Bestimmung nach Wien loco und transit vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde eine Zuschlagsfrist zu den reglementmässigen Lieferfristen, und zwar von drei Tagen bei Frachtgütern und von einem Tage bei Eilgütern (lebende Thiere ausgenommen) einzuführen.

Errichtung von Güternebenstellen bei den Oesterreichischen Staatsbahnen. Gleichwie im Staatsbahn-Direktionsbezirke Stanislau (vergl. die Mittheilung in Nr. 55 S. 511 d. Ztg.) werden auch in den meisten anderen Bezirken der Oesterreichischen Staatsbahnen versuchsweise einzelne Güternebenstellen (Güterannahme- und Abgabestellen an Orten abseits der Bahn) unter ähnlichen Bedingungen wie in Preussen eröffnet, und es besteht die Absicht im Falle eines günstigen Ergebnisses dieser Versuche Güternebenstellen in grösserer Zahl zu errichten.

Umlegung der Koppenthallinie. Die Verheerungen, welche das letzte Hochwasser an der Bahnstrecke im Koppenthal zwischen Obertraun und Aussee angerichtet hat, sind derart, dass es eines Zeitraumes von mehreren Monaten und eines Aufwandes von nahezu einer halben Million Gulden bedarf, um die Strecke wieder in betriebsfähigen Zustand zu setzen. Die Wiederherstellungsarbeiten wurden indessen noch nicht begonnen, weil man sich mit Rücksicht auf die jährlich wiederkehrenden Beschädigungen der Koppenthallinie durch Lawinenstürze ernstlich mit dem Plane beschäftigt, die Trasse vollständig umzulegen.

Fahrradbeförderung auf Eisenbahnen. Die verschiedenen Oesterreichischen Radfahrvereinigungen treten an die Bahnverwaltungen immer wieder mit der Forderung heran, durch besondere Vorrichtungen in den Wagen die Räder vor Beschädigungen zu schützen. Die Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahn-Direktorenkonferenz hat sich bereits zweimal mit dieser Frage beschäftigt, ist jedoch jedesmal zu einem ablehnenden Beschlusse gelangt, da die einschlägigen Studien und Versuche ergeben haben, dass bei Benutzung derartiger Vorrichtungen sich nur eine geringere Anzahl von Rädern als bisher in einem Wagen verladen lässt. Die Abneigung der Bahnverwaltungen gegen die Herstellung solcher Vorrichtungen ist bei dieser Sachlage um so erklärlicher, als die Unterbringung der Räder in die Wagen ohnehin die grössten Schwierigkeiten bereitet. Allerdings führt die Ablehnung der Forderung der Radfahrer dazu, dass in neuester Zeit die werthvolleren Räder häufig in Körben zur Aufgabe gebracht werden und infolge dessen noch vielmehr Raum als bisher in Anspruch nehmen. Die Bahnen werden daher vielleicht doch in die Zwangslage kommen, besondere Schutzvorrichtungen für die Beförderung der Räder anbringen zu lassen, dagegen aber auch zu einer Erhöhung der Frachtgebühren zu schreiten, welch' letztere bisher die sperrige Eigenschaft der Räder zum Nachtheile der Bahnen gänzlich unberücksichtigt lassen. Es dürfte vielleicht der Erwägung werth sein, ob nicht der Bau von einzelnen Personenwagen III. Klasse ins Auge gefasst werden sollte, in welchen die Radfahrer m i t ihren Rädern befördert werden könnten, etwa derart, dass ein entsprechender Raum der Länge des Wagens nach zur Aufstellung der Räder bestimmt, im Bedarfsfalle aber auch durch Anbringung von Klappsitzen zur Beförderung von Reisenden verwendbar gemacht würde. Die Einstellung derartiger Wagen, in welchen selbstverständlich nur gegen einen entsprechenden Zuschlag die Unterbringung von Fahrrädern zu gestatten wäre, brächte den Bahnverwaltungen den nicht zu unterschätzenden Vortheil, dass die Sorge für die beförderten Räder auf ihre Besitzer übergehen würde und die Eisenbahnen einer überaus lästigen Verantwortung enthoben wären.

Oesterreichische Staatsbahnen. Die Oesterreichischen Staatsbahnen haben im Monat Juli d. J. eine Gesammteinnahme von 9 088 694 fl. erzielt, welche im Vergleiche mit dem entsprechenden Monate des Vorjahres eine Steigerung um 192 104 fl. repräsentirt. Die Einnahmen seit dem Beginne des Jahres summiren sich mit 56 289 767 fl. und haben im Vergleiche mit dem Vorjahre eine Erhöhung um 3 043 276 fl. erfahren.

Elektrische Drahtseilbahn Gossensass - Hühnerspiel (Tirol). Der Bau einer elektrisch betriebenen Drahtseilbahn von Gossensass auf die 2 746 m ü. M. liegende Amthorspitze, auch Hühnerspiel genannt, wird geplant. Das technisch und finanziell von Ingenieur Freiherrn von Tröltsch in Innsbruck ausgearbeitete Projekt sieht als Kraftquelle die Wasserkraft der Eisack vor, von welcher an einem Punkte mehr als 400 PS. verfügbar sind. Es ist beabsichtigt, die bestehenden Wirthschaften Hochwieden (1 400 m) und Amthor-Schutzhaus (1 800 m) in Hotels umzubauen und ein drittes Hotel in der Nähe des Gipfels zu errichten.

Die über das Projekt berichtenden elektrotechnischen Fachblätter und sonstigen Zeitschriften heben als bemerkenswerth hervor, dass diese Bahn nach ihrer Vollendung die höchste Endstation unter allen Europäischen Bergbahnen aufweisen wird. Diese Angabe beruht auf einem Irrthum, da — ganz abgesehen von der Jungfraubahn — bekanntlich die elektrische Zahnradbahn auf den Gornergrat bis auf eine Höhe von 3 120 m, also fast um 400 m höher als die genannte Tiroler Drahtseilbahn aufsteigen wird.

Belgien und Luxemburg.

Eisenbahnverstaatlichung in Belgien. Man erwartet nunmehr in Brüssel die Zustimmung der Niederländischen Kammern zu dem Verstaatlichungsvertrage mit der Grossen Belgischen Centralbahn und mit der Lüttich-Limburger Eisenbahn. Sobald diese Genehmigung ertheilt worden ist, wird die Verstaatlichung perfekt und beide Eisenbahnnetze werden dem Belgischen Staatsbahnnetze einverleibt. Die neuen Chefingenieure und Beamten, welche die verstaatlichten Bahnen fortab leiten sollen, sind bereits von dem Eisenbahnminister ernannt. Der Betrieb der Grossen Belgischen Centralbahn erfolgt bereits seit dem 1. Januar d. J. für Rechnung des Staates.

Interessant ist ein Nachweis über die Verkehrsabwickelung auf der **Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn,** welcher vor einiger Zeit erschien. Danach führte die Bahn im vergangenen Jahre nach Frankreich 201⅓ Millionen Kilogramm Eisenerze, nach Deutschland nur 128 000 000 kg, Roheisen nach Frankreich 250 000 kg, nach Deutschland aber fast 91 000 000 kg. Frankreich ist eben Zollausland und lässt zwar Erze frei hinein, belastet aber Roheisen stark; Deutschland dagegen, das mit Luxemburg eine Zolleinheit bildet, kann das Roheisen ohne Erschwerungen erhalten. Deshalb verhütten die Luxemburger hier ihre Erze selbst und verkaufen sie nach Deutschland erst als Roheisen. Freilich bleiben auch die Arbeitslöhne im Grossherzogthum. In Rheinland-Westfalen klagt man, dass die Verbindung mit Luxemburg nur schade. Die grösste Menge Roherze, 8 Mal mehr als nach Deutschland, verfrachtet die

Bahn nach Belgien, das dafür wieder 2½ Mal weniger Roheisen erhält. Die Bahn führt allein 40 250 000 kg Koks aus Deutschland nach Belgien und über 275 000 000 kg nach Frankreich. Das ist interessant, weil Belgien ja selbst viel Koks hat und weil dadurch Frankreichs Kohlenmangel deutlich illustrirt wird. Die Französischen Bahnen haben ihre Tarife ermässigt, um Koks aus dem Pas de Calais in die Hütten von Longwy bringen zu können, aber Deutsche Koks sind als besser stark verlangt. Auch für 1898 liegen schon sehr grosse Kaufabschlüsse vor.

Ein bekanntes Fachblatt, die „Zeitschrift für praktische Geologie", äussert sich in ihrer Augustnummer über die reichen Erzschätze des Grossherzogthums Luxemburg in folgender Weise:

„. . . Was die Frage nach der Nachhaltigkeit dieser grossartigen Naturschätze anlangt, so berechnet Schrödter, dass Luxemburg noch 56 Jahre lang imstande ist, jährlich 2 200 000 t zu exportiren und gleichzeitig noch 135 Jahre lang je 1 300 000 t in seinen eigenen Hochöfen zu verschmelzen. Schwieriger sind solche Schätzungen für Deutsch- und Französisch-Lothringen auszuführen. Ersterer Distrikt umfasst zwar der Oberfläche nach den 11 fachen Raum des Luxemburgischen, aber, wie erwähnt, nimmt Mächtigkeit und Zahl der Lager gegen Süden ab. Gleichwohl ist der Besitz an kalkigem Erz und daneben an hochprozentigem (41 %) kieseligem Erz in Deutsch-Lothringen, namentlich längs der Luxemburgischen Grenze, ein ganz enormer, während Frankreich zwar bei Nancy und Longwy Erzvorräthe besitzt, die seine Hochöfen auf Jahrhunderte hinaus zu speisen vermögen, aber die werthvollen, hochhaltigen, kalkigen Minetten fast gänzlich entbehrt."

Vereins-Ausland.

Russische Getreidetarife. Die Berathungen, welche in Petersburg im Departement für Eisenbahnen unter Theilnahme von Vertretern der Eisenbahnen, der Landwirthschaft, des Getreidehandels und der Müllerei im vorigen Herbst stattfanden, hatten die Aufstellung der folgenden drei Forderungen als Resultat: 1. Es ist ein Unterschied zu schaffen zwischen den Exporttarifen und den Tarifen für den inneren Verkehr, und zwar durch Herabsetzung der Frachtsätze für das Exportgetreide. Die inneren Tarife sind für kurze Entfernungen gleichfalls etwas herabzusetzen, für weitere zu erhöhen. 2. Die Tarife für Mehl müssen höher sein, als die für Getreide. 3. Die von den Eisenbahnen ausser den Tarifsätzen erhobenen Zuschlagsgebühren sind herabzusetzen.

Diese Fragen wurden dem Tarifkomitee zur detaillirten Prüfung überwiesen, ohne dass es jedoch gelang, über die prinzipiellen Grundlagen hier eine Verständigung herbeizuführen. Die Minderheit fand die von den Landwirthen vorgeschlagenen Maassregeln für ausführbar und sogar im Interesse der Landwirthschaft für unerlässlich, die Majorität konnte sich mit einem zweifachen Tarif nicht befreunden und fand, dass eine Herabsetzung der Tarife für den Getreideexport nicht nur nicht die Lage der Landwirthschaft erleichtern werde, sondern sogar ein Danaergeschenk für dieselbe sei. Auch bezüglich der Tarife für Mehl konnte keine Einigung erzielt werden. Die Minderheit wollte für Mehl einen höheren Tarif festgesetzt wissen, als für Getreide; die Majorität meinte, dass die 1893 im Prinzip festgesetzte Gleichheit zwischen den Tarifen für Korn und Mehl beibehalten werden müsse. Der Finanzminister übergab die Bearbeitung dieser strittigen Fragen dem Tarifkonseil. Die Wichtigkeit dieser Angelegenheit jedoch, welche in das gesammte ökonomische Leben des Landes tief einschneidet, liess ihn voraussehen, dass die Entscheidung des Tarifkonseils nicht genügend Autorität besitzen werde, um die einander schroff gegenüberstehenden Interessen auszusöhnen, und so erbat sich Herr v. Witte Ende Februar 1897 die Kaiserliche Genehmigung, die Beschlüsse des Tarifkonseils über die Grundlagen der Getreidetarife der kombinirten Sitzung des Ministerkomitees und des Departements der Reichsökonomie zur Entscheidung vorlegen zu dürfen. Dieses erwies sich um so zweckmässiger, als auch in der That im Tarifkonseil keine Ausgleichung der einander gegenüberstehenden Ansichten erzielt werden konnte.

Das Finanzministerium empfahl der kombinirten Sitzung des Ministerkomitees und des Departements der Reichsökonomie folgende Bestimmungen zur Annahme. Die bestehenden inneren Tarife sind im wesentlichen unverändert zu lassen, während die Getreidetarife in den Exportrichtungen stufenweise herabzusetzen sind, so dass der Exporttarif für die Entfernung von 1000 Werst sich um etwa 5 Kop. pro Pud billiger stellt, als der innere Tarif. Bezüglich der Tarife für theuere Mehlsorten und Grütze soll das Tarifkomitee die Ermächtigung erhalten, dieselben eventuell bis zu 10 % gegen die Tarife für Getreide im Korn erhöhen zu dürfen.

Die neuen Tarife sollen erst eingeführt werden, wenn sich die Ernteaussichten für 1897 geklärt haben und zwar für eine vom Tarifkomitee zu bestimmende Frist. Falls sich ein Getreidemangel für den inneren Konsum herausstellt, soll die Herabsetzung der Exporttarife unverzüglich sistirt werden. Wie verlautet, ist dieser Vorschlag zur Annahme gelangt.

Auch in **Russland** will man nunmehr eine **höhere Fahrgeschwindigkeit** auf den Haupt-Eisenbahnlinien einführen und wurden vor kurzem entsprechende Proben auf der Linie Petersburg-Moskau mit einer Geschwindigkeit von 78 km, also nicht viel geringer, wie jene unserer D-Züge, angestellt, welche Versuche für die Zulässigkeit solcher Eilzüge kein Bedenken ergaben. Bekanntlich ist bis jetzt die Russische Zuggeschwindigkeit eine äusserst mässige, wozu noch ein beträchtlicher Aufenthalt auf jeder Station kommt.

Das Schweizerische Eisenbahndepartement ersuchte die Bahn- und Dampfschiffverwaltungen, in den Winterfahrplänen nur den Beginn ihrer Gültigkeit, nicht aber deren Endtermin anzugeben. Das Departement soll nämlich die Frage prüfen, ob die **Sommerfahrpläne** zukünftig nicht früher als am 1. Juni, z. B. mit dem 1. Mai, in Kraft gesetzt werden sollen.

Von einer Aeusserung **über steinerne Brücken**, die von dem Oberingenieur Robert Moser ausgeht — dessen Entwurf mit dem ersten Preise in der kürzlich zur Entscheidung gelangten Berner Brückenkonkurrenz gekrönt wurde — und in Nr. 2 Bd. XXX der „Schweiz. Bztg." zum Ausdruck kommt, glauben auch wir an dieser Stelle berichten zu sollen. Moser ist der Ansicht, dass die Ausführung steinerner Brücken, sobald sie überhaupt möglich ist, nahezu in allen Fällen geringere Kosten erfordert, als diejenige eiserner, und dass ein an guten Bausteinen reiches, aber an Eisen armes Land ein hervorragendes Interesse an dem Bau steinerner Brücken habe. Im ungünstigsten Falle seien die Mehrkosten so unbedeutend, dass sie durch die Vorzüge der Steinbrücken mehr als aufgewogen werden — abgesehen von den beträchtlichen Unterhaltungskosten, welche eiserne Brücken fortgesetzt erfordern. Die Vorzüge steinerner Brücken bestehen, wie Römische und vorrömische Brücken beweisen, in einer fast unbegrenzten Dauer; sie sind nahezu unempfindlich gegen eine Vermehrung der sogenannten zufälligen Belastung; die Unterhaltungskosten sind nahezu null und Schwankungen machen sich beim Befahren nicht geltend. Moser hat einmal den Nachweis geführt, dass die Revision eines Entwurfes für eine Bahn mit vielen Viadukten, die in Eisen gedacht waren, bei Annahme von Steinviadukten eine Ersparniss von 25 %, im konkreten Falle von 325 000 Frcs., im Gefolge hatte, ein Ergebniss, „das von den betheiligten Technikern zu ihrer Ueberraschung nicht bestritten werden konnte". — In dieser interessanten Ausführung des Herrn Moser ist nur der wirthschaftlichen Seite des Ersatzes von Eisenbrücken durch Steinbrücken gedacht. Nicht minder wichtig ist aber auch der künstlerische Gewinn und die Förderung des Heimathsschutzes, die aus dem Bau steinerner Brücken hervorgehen. Wie manche schöne Gegend ist durch den Bau eiserner Brücken verunstaltet worden, während eine steinerne Brücke schon sehr unschön konstruirt sein muss, wenn sie sich nicht in ein Landschaftsbild, zum mindesten erträglich und ohne Schaden anzurichten, einfügt.

Ein Seitenstück zur Jungfraubahn, an deren Fertigstellung eifrig gearbeitet wird, existirt in Colorado (Nordamerika) in einer Bahn auf dem 14 000 Englische Fuss hohen Pike's Peak. Die folgende Beschreibung, die ein soeben von dort zurückgekehrter Reisender von einer Fahrt auf den genannten Berg gibt, wird die Illusionen derer einigermaassen zerstören, die glauben, nach Beendigung des Jungfraubahnbaues die Genüsse der Hochalpenwelt mittelst einer angenehmen Spazierfahrt ohne jede Beschwerde zugänglich gemacht zu sehen. Der Reisende schreibt: „Man erreicht den Gipfel des Pike's Peak in etwa 1½ Stunden. Schon auf der Plattform des Wagens, während der Fahrt, erträgt man den raschen Temperaturwechsel nur schwer und muss zur Erholung immer wieder das Innere des Wagens aufsuchen. Nach dem Aussteigen fühlt man sich wie betäubt. Diejenigen, welche die Plattform des Wagens streckenweise benutzten, haben sich bereits einigermaassen vorbereitet. Jene, welche das nicht thaten, mussten sehr schleunig die Schutzhütte aufsuchen. Wir hatten nach der Ankunft auf dem Gipfel des Pike's Peak Ohnmächtige und Frauen, welchen Blut aus Nase und Mund drang. Die Anderen gingen mit Schwindel im Kopfe herum und waren froh, als die Glocke zur Abfahrt rief. Zum Naturgenuss kam keiner von uns, weil der rasche Temperaturwechsel lähmend auf die Organe wirkte. Wie man auf der ungleich höheren eisbedeckten Jungfrauspitze ankommen wird, kann ich mir nach diesem Erlebnisse lebhaft vorstellen. Die Touristen, welche die Eisenbahn benutzt haben, werden nach

der Ankunft da oben wohl nur den einen Wunsch haben, wieder unten angelangt zu sein.“

Ob sich die hier geschilderten Unzuträglichkeiten beim Betrieb der Jungfraubahn allenthalben bestätigen werden, wird die Zeit lehren; vorläufig möchten wir es bezweifeln, nachdem sich die Gutachten der s. Zt. befragten Aerzte und sonstiger Experten in völlig entgegengesetztem Sinne ausgesprochen haben.

Die **Einnahmen auf dem gesammten Italienischen Eisenbahnnetze** betrugen in den ersten 10 Monaten des Finanzjahres 1896/97 (vom 1. Juli 1896 bis zum 30. April 1897) 225 200 000 (+ 8 000 000) L. Der Kilometerertrag stieg, im Vergleiche zum gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres, um 439 L., die Länge des mittleren Betriebsnetzes um 86 km.

Wie wir s. Zt. berichtet haben, arbeiten die **Pensionskassen** der Angestellten der Italienischen Staatseisenbahnen mit einer Unterbilanz von etwa 30 000 000 L. Um diese Unterbilanz zu beseitigen, hatte die Regierung dem Parlamente einen Gesetzentwurf unterbreitet, der eine beträchtliche Erhöhung der Fahrkartenpreise ins Auge fasste. Diese Erhöhung sollte den Pensionskassen zufliessen und so lange in Kraft bleiben, bis die Unterbilanz der Kassen beseitigt sei. Wie bereits in Nr. 60 S. 562 d. Ztg. mitgetheilt wurde, hat das Parlament, — allerdings unter Berücksichtigung einer grossen Zahl von Zusatzanträgen, die die Klarheit des Entwurfs wesentlich beeinträchtigen — jenen Gesetzentwurf angenommen.

Wann das neue Gesetz durchgeführt werden wird, steht indess z. Zt. noch nicht fest, da die von der Regierung eingesetzte Kommission, die das Gesetz einführen soll, erklärt haben soll, dass dasselbe mit Rücksicht auf die vom Parlamente angenommenen widersprechenden Bestimmungen z. Zt. undurchführbar sei. Somit wird es voraussichtlich bei den bisherigen Fahrkartenpreisen bleiben, bis das Parlament im Winter die Widersprüche aus dem Gesetz beseitigt haben wird.

Die längsten Eisenbahnfahrten ohne Aufenthalt wurden jüngst zum Gegenstand einer Besprechung in der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure“ gemacht. Von regelmässigen Zügen ist es ein Schnellzug der neuen Englischen South-Westernbahn, der die längste Strecke ohne Aufenthalt zurücklegt. Derselbe fährt nämlich zwischen Paddington und Exeter 302 km, ohne unterwegs einmal anzuhalten. Der Zug besteht aus 6 Wagen von im ganzen 2 800 Ctr. Gewicht und einer Lokomotive, deren Triebräder 236 cm Durchmesser haben. Zwischen den Schienen befinden sich Reservoirs, aus denen die Maschine während der Fahrt das Wasser ergänzt. Wenn diese Leistung schon ausserordentlich erscheint, so bleibt sie doch noch hinter anderen zurück, die gelegentlich bei Versuchsfahrten erzielt wurden. So lief bei dem grossen Wettstreit um die grösste Fahrgeschwindigkeit zwischen den Eisenbahnverwaltungen Europas ein Zug der North-Westernbahn die Strecke von London nach Carlisle 483 km ohne Aufenthalt, indem die Maschine auf dieselbe Weise unterwegs mit Wasser versorgt wurde. Den Vogel hat aber auch in diesem Kampfe Amerika abgeschossen, wo in den Vereinigten Staaten ein Extrazug die Strecke zwischen Jersey City und Pittsburg 707 km ohne Aufenthalt, nachdem er am Abend vorher bereits dieselbe Strecke auf dieselbe Weise durchlaufen hatte, zurücklegte.

Wie aus Wladiwostock gemeldet wird, ist am 28. August d. J. der erste Spatenstich zum Bau der **Chinesischen Ostbahn**, über deren Linienführung in Nr. 9 d. Ztg. eingehend berichtet wurde, gethan worden, und zwar im Chinesischen Gebiet in der Nähe von Stanitza Poltawskaja.

Wenn eine vom internationalen Patentbüreau Karl Fr. Reichelt, Berlin NW. 6, gemachte Mittheilung zutreffend ist, so ist **der schönste und grösste Bahnhof der Welt** nicht in Europa oder Amerika zu suchen, sondern, was man wohl kaum erwarten sollte, in Ostindien. Es ist dies der Viktoriabahnhof zu Bombay, welcher in seiner eigenartigen architektonischen Schönheit den Stil der altindischen Baukunst in überraschender Weise den modernsten Bedürfnissen gerecht werden lässt. Der ganz in Marmor und Granit aufgeführte Prachtbau, das Werk eines Englischen Baumeisters W. Stevens, bildet im Grundriss ein Hufeisen, dessen Seitenflügel einen Garten einschliessen. Grossartige von Kuppeln gekrönte Thürme, offene Säulenhallen mit der charakteristischen Indischen Gewölbearchitektur geben eine originelle Fassade ab, die durch Bildsäulen des Handels, der Wissenschaft, des Ackerbaues usw. belebt wird, welche modernen bezw. dem Indischen Stil fremden Decore jedoch durchaus keinen störenden Kontrast ergeben. Die Fertigstellung des in seiner Art einzigen Bauwerkes erforderte 10 Jahre, die Kosten beliefen sich auf ungefähr 50 000 000 ℳ.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Auf der Strecke Nikrisch-Seidenberg ist der Gesammtverkehr am 27. Aug. d. J. mit Zug 467 wieder eröffnet worden. Ebenso (am 27/8.) der Güterverkehr auf der Strecke Liegnitz-Kohlfurt.

Breslau, den 1. September 1897. (1938)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kgl. Serb. Staatsbahnen. Der seit dem 25. Juli d. J. zwischen den Stationen Stalatz u. Djunis nur durch Umladen der Güter bei dem Stalatzer Tunnel ermöglicht gewesene Frachtenverkehr hat mit dem 24. August d. J. wieder aufgehört.

Von diesem Tage an können somit alle fremden, diesseits des Tunnels gelegene Bahnen ihre Frachtsendungen über Stalatz und jene aus umgekehrter Richtung dieselben über Djunis hinaus, ohne irgend welche Beschränkung, zur Expedition gelangen lassen.

Ueber die Wiederaufnahme des Personenverkehrs, ohne Umsteigen bei dem Stalatzer Tunnel, wird eine besondere Kundmachung erfolgen.

Belgrad, den 29. August 1897. (1939)

2. Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. September 1897 wird in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) des Südostpreussischen Gütertarifs unter neuer Ziffer aufgenommen:

„5. Torfstreu und Torfmull“.

Die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen findet auf diese Artikel keine Anwendung. (1940)

Königsberg i/Pr., den 30. August 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

In unserem Binnen-Gütertarif wird ab sofort in den Ausnahmetarif 10 unter neuer Ziffer 7 aufgenommen: „Torfstreu und Torfmull“.

Die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen findet auf diese Artikel keine Anwendung.

Danzig, am 1. September 1897. (1941)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. September l. J. ist zum Tarifheft I B (Verkehr zwischen Südwestdeutschen Stationen einerseits und solchen der Mittel- und Westschweiz anderseits) der I. Nachtrag erschienen.

Dieser Nachtrag, welcher unentgeltlich an das Publikum abgegeben wird, enthält verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, namentlich neue Frachtsätze für Getreide, Malz, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte und Oelsaaten, ferner für gewisse Amerikanische Holzarten (Pitsch - Pine - Holz usw.). Die Taxen für Luzern werden durch diesen Nachtrag mit Wirkung vom 1. Dezember l. J. theilweise erhöht.

Die in dem Nachtrag vorgesehenen bezw. durch Aenderung und Ergänzung der Schweizerischen Schnitttaxen sich ergebenden Frachtsätze für die Station Ludwigshafen a/Rh. gelten auch für die Station Mannheim Badische Bahn. Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 28. August 1897. (1942)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Böhmisch - Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 10. September d. J. wird die Station Wünsdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle mit den um 5 ℳ für 10 000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Golssen in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Dresden, am 27. August 1897. (1943)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September d. J. erscheint der Nachtrag X zum Hessisch - Pfälzischen Gütertarif vom 1. Februar 1891.

Mainz, den 24. August 1897. (1944)
Königlich Preuss. und Grossherzoglich
Hess. Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Am 1. September l. J. werden die Stationen der neu eröffneten Nebenbahnstrecken des Direktionsbezirks Mainz in den Main-Neckarbahn-Hessischen Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 28. August 1897. (1945)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Brölthaler Nachbar - Verkehr über Hennef (Sieg). Vom 10. September d. J. ab wird die Station Köln-Bonnthor in den Tarif für vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Das Nähere ist bei den betreffenden Abfertigungsstellen zu erfahren. (1946)

Frankfurt a/M., den 27. August 1897.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtermässigungen für Sendungen nach dem Schlesischen Ueberschwemmungsgebiet. Bis zum Ablauf dieses Jahres wird für diejenigen Materialien in Wagenladungen von 5 und 10 t, welche zur Wiederherstellung der durch das diesjährige Hochwasser in der Provinz Schlesien beschädigten Gebäude oder Anlagen bestimmt sind, auf den Preussischen Staatsbahnen ein Frachtnachlass von 50 % der regelmässigen Fracht gewährt. Die Frachtermässigung tritt im Rückvergütungswege ein, wenn spätestens bis zum 1. Januar 1898 unter Vorlage des Original-Frachtbriefes durch eine Bescheinigung des Kreislandrathes oder des betreffenden Gemeindevorstehers der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau der Nachweis erbracht wird, dass die beförderten Sendungen zur Wiederherstellung der durch die Hochwasserfluthen zerstörten oder beschädigten Gebäude unter Beachtung der Anweisungen der Kreisbehörde Verwendung gefunden haben.

Breslau, am 31. August 1897. (1947)
Königliche Eisenbahndirektion.

Unentgeltliche Beförderung von Liebesgaben für die Ueberschwemmten in Schlesien, Sachsen und Württemberg. Freiwillige Gaben an Lebensmitteln, Kleidern, Decken, Betten und Hausgeräthen usw., die zur Unterstützung der durch Ueberfluthungen und Hagelschlag betroffenen Bevölkerung in Schlesien und den Königreichen Sachsen und Württemberg bestimmt und von Privatpersonen, Unterstützungskomitees oder staatlichen und Kommunalbehörden an die mit der Vertheilung der Liebesgaben betrauten Komitees oder Behörden gerichtet sind, werden auf den Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckar- und der Lübeck-Büchener Eisenbahn bis zum 31. Oktober 1897 frachtfrei befördert. Für die Provinz Schlesien findet die Vertheilung von dem Vorstande des Schlesischen Provinzialverbandes des Vaterländischen Frauenvereins zu Breslau, sowie von den Zweigvereinen desselben in den Kreisstädten der Provinz Schlesien, für das Königreich Württemberg von der Centralabtheilung des Wohlthätigkeitsvereins in Stuttgart, sowie den Bezirkshilfskomitees und Oberämtern in Oehringen, Heilbronn, Gerabronn, Neckarsulm, Brackenheim, Weinsberg und Künzelsau, im Königreich Sachsen von dem unter dem Vorsitze des Oberbürgermeisters Beutler in Dresden gebildeten Ortsausschuss statt.

Berlin, den 28. August 1897. (1948)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnenverkehr der Gruppe VI. Zum Gütertarif der Gruppe VI (Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz) wird am 1. September d. J. der Nachtrag II ausgegeben. Er enthält u. a.

a) Entfernungen für die Stationen an den Neubaustrecken Cassel - Wolfhagen, Leinefelde - Duderstadt und Darmstadt-Ostbahnhof-Gr.-Zimmern,
b) anderweite zum Theil ermässigte Entfernungen für die Stationen an den Strecken Warburg-Altstadt - Corbach und Wülften-Duderstadt,
c) Enfernungen für die Station Grossen-Linden,
d) Aenderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife und
e) den neuen Ausnahmetarif 7 d für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkies-Abbrände) zur Entzinkung.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann. (1949)

Frankfurt a/M., den 31. August 1897.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 1. September d. J. der Nachtrag XX in Kraft, enthaltend Aenderung der Vorbemerkungen zum Tarif beziehungsweise Ausdehnung des letzteren auf die Eisenerz- usw. Bezüge der Bleihüttenwerke, Frachtsätze für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Bleihüttenbetrieb nach den Stationen Call, Mechernich, Münsterbusch und Stolberg-Hammer des Direktionsbezirks Köln sowie Braubach und Lindenbach des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., endlich Frachtsätze für den Versand von Eisenerz usw. der Station Biebrich Rheinbahnhof des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 30. August 1897. (1950)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Zu den allgemeinen Schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation vom 1. April d. J. ist mit Wirkung vom 1. September 1897 ein Berichtigungsblatt erschienen. Dasselbe enthält unwesentliche Aenderungen und Ergänzungen.

Exemplare der Drucksachen können von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 28. August 1897. (1951)
Generaldirektion.

Ausnahmetarif vom 15. Januar 1894 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet usw. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. September d. J. der Nachtrag X in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des Nachtrags IX eingetretenen Ergänzungen sowie Eisenerz-Frachtsätze nach der Station Rheinhausen des Direktionsbezirks Köln. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 29. August 1897. (1952)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Nordwestdeutscher Kohlenverkehr. (Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897.) Am 1. September d. J. treten neue bezw. anderweite ermässigte Frachtsätze für Kohlen- usw. Sendungen von mindestens 45 000 kg nach den Stationen Hollenbek, Kastorf, Klein-Berkenthin, Schmilau, Sirksrade, Treuholz und Zarrentin des Direktionsbezirks Altona in Kraft. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 30. August 1897. (1953)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Gaswerk Erdberg (Oesterreich). Vom 1. September d. J. ab kommen bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1897 für die Beförderung von Gaskohlen von Zabrze Koksanstalt und sämmtlichen Schächten der Königin Luisegrube, Ludwigsglück und Orzesche nach dem bei Wien (Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft) gelegenen Gaswerke Erdberg ermässigte Frachtsätze zur Anwendung, welche bei den genannten Dienststellen zu erfahren sind.

Kattowitz, den 31. August 1897. (1954)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch - Süddeutscher Verband. Mit sofortiger Wirksamkeit wird der Ausnahmetarif 18 für gesalzene Häute des Schlesisch-Süddeutschen Gütertarifs, Heft 1 durch Aufnahme der Station Brieg ergänzt. Der Frachtsatz Lindau - Brieg beträgt 5,65 ℳ für 100 kg.

München, im August 1897. (1955)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahn - Verband. Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 10. September l. J. wird die Station Seybothenreuth in den Ausnahmetarif Nr. 40 für Sand mit direkten Frachtsätzen aufgenommen.

München, im August 1897. (1956)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Eier von a) Galizischen Stationen, b) Russischen Stationen treten bei Aufgabe einer Mindestmenge von 6 000 t 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis 30. September 1898 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
von Krakau transit . .	a) 160 ₰ b) 141 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Krakau transit . .	a) 155 ₰ b) 136 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Krakau transit . .	a) 207 ₰ b) 173 „
Nach Tetschen/Bodenbach transit	
von Krakau transit . .	a) 215 ₰

Der Frachtsatz für Tetschen transit per 215 ₰ gilt für folgende Sächsische Strecken: Dresden-Riesa-Röderau, Dresden - Grossenhain - Elsterwerda, Dresden-Chemnitz - Zwickau. Für Stationen der Strecke Riesa-Leipzig, sowie für alle Stationen der Preussischen Staatsbahnen über Leipzig, Röderau bezw. Elsterwerda hinaus ermässigt sich dieser Satz auf 202 ₰.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 31. August 1897. (1957)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Tabak treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisen-

bahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Fiume	266 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Fiume	261 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Fiume	313 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 31. August 1897. (1958)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch Russischer Grenzverkehr. Einführung des Nachtrages III zum Theil II, Heft 2. Mit 1. Oktober 1897 tritt zu dem ab 1. Januar 1896 gültigen Tarif Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc.) im Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehre der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält:

I. Aenderung der besonderen Bestimmungen.
II. Einbeziehung der Station Nadbrzezie transit Landungsplatz in den Tarif.
III. Eliminirung der Station Biadoliny aus dem Tarife.
IV. Berichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen um den Preis von 20 Hellern pro Stück erhältlich.

Wien, am 22. August 1897. (1959)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines stehenden Dampfkessels von 5 qm Heizfläche für Bahnhof Blumenberg soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eines stehenden Dampfkessels" versehen zu dem auf Donnerstag, den 16. September 1897, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im August 1897. (1960)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen. Für die Eisenbahnschiffbrücke zu Maximiliansau sollen nachstehende eiserne Brückenschiffe zur Lieferung vergeben werden:

1. 1 Bockschiff von 22,50 m Länge, 4,60 m Breite, 1,50 m Höhe mit einer Rudergabel.
2. 2 Jochschiffe von je 24,0 m Länge, 3,70 m Breite, 1,50 bezw. 2,34 m Höhe mit Ruder.

Bedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der Direktion zur Einsicht offen und werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 1,50 ℳ zugeschickt.

Die Angebote, welche per Schiff zu stellen sind, wollen portofrei mit der Aufschrift: „Angebote auf eiserne Brückenschiffe" bis zum 15. September d. J. unter Angabe der kürzesten Lieferzeit hierher eingereicht werden.

Ludwigshafen a/Rh., den 28. August 1897.
Die Direktion.
von Lavale. (1961)

4. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckar-Eisenbahn. Der Vorrath von altem Aktenpapier, Telegraphenstreifen, Fahrkarten, Pappdeckel und Büchern, im ganzen etwa 28 800 kg, soll Sonnabend, den 11. September l. J., Vormittags 10 Uhr vergeben werden. Der Haupt-Magazinsverwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zu dem bezeichneten Termin Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der benannten Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden. Die Gebote müssen bis zu oben genanntem Termin bei dem Haupt-Magazinsverwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verkauf abgängiger Dienstpapiere betreffend" eingereicht werden.

Darmstadt, den 28. August 1897. (1962)
Der Ober-Betriebsinspektor.

5. Offene Stellen.

Bahnmeister gesucht,

welcher den Bestimmungen des Bundesrathes über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten genügt und befähigt ist, die Ausführung des Umbaues einer vorhandenen und des Ausbaues einer neuen Nebenbahnstrecke zu beaufsichtigen. Anfangsgehalt 1 600 ℳ, jährlich um 50 ℳ steigend bis 2 500 ℳ, daneben freie Wohnung bezw. entsprechende Entschädigung. Meldungen mit Zeugnissen oder beglaubigten Abschriften derselben über bisherige Thätigkeit zu richten an

Direktion der Altona-Kaltenkirchener
Eisenbahn zu Altona. (1963)

Anzeigen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Maschinenfabrik von Aug. Klönne in Dortmund bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 647 —

Nr. 70. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 8. September 1897.

Inhalt:

Ueber die Anlage von Eisenbahnen in den Deutschen Kolonien.

Vom Geheimen Regierungsrath a. D. **Schwabe.**

Bei der, wenn auch langsam, so doch stetig fortschreitenden wirthschaftlichen Erschliessung der Deutschen Kolonien tritt in erster Reihe die Nothwendigkeit einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse behufs Beschleunigung und Verbilligung des Transports hervor, und zwar einerseits für die Verbindung mit den heimischen Häfen, andererseits für die Beförderung im Innern der Kolonien. Während die Vermehrung und Beschleunigung der Schifffahrtsverbindungen sowie die Herabsetzung der meist noch sehr hohen Schiffsfrachten*) zwischen Deutschland und den Kolonien nur im Laufe der Zeit mit der Zunahme des Verkehrs und der dann zu erwartenden vermehrten Konkurrenz eintreten wird, und hier das Reich nur durch Gewährung von Subventionen helfend eintreten kann, die Anlage der erforderlichen Häfen in unseren Kolonien aber ausschliesslich Aufgabe der Reichsregierung bleiben wird, musste natürlich grosser Werth darauf gelegt werden, dass die Reichsregierung bei den grossen ihr obliegenden Aufgaben und bei der geringen Neigung des Reichstags, Mittel für die Kolonien zu bewilligen, in betreff der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Innern unserer Kolonien — wir haben hierbei zunächst Ost- und Südwestafrika im Auge — durch das Privatkapital unterstützt wird. Diese Erwartung ist auch in betreff beider Kolonien nicht getäuscht worden, wenn auch, wie aus nachstehendem ersichtlich, der gewünschte Erfolg nicht eingetreten ist.

„Ueber den Bau von Eisenbahnen in Deutsch-Ostafrika“ geben die Abhandlungen, welche von dem Königlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Bernhard in den diesjährigen Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbefleisses veröffentlicht, in dieser Zeitung aber noch nicht besprochen worden sind, nähere Auskunft. Wenn diese Abhandlungen auch noch nicht ganz abgeschlossen sind und in einzelnen Kapiteln über den Rahmen des Nothwendigen hinausgehen, so enthalten doch schon die bisher veröffentlichten Mittheilungen eine solche Fülle lehrreicher Angaben über die Verhältnisse in Deutsch-Ostafrika, dass dieselben nicht nur allen denen, welche dorthin berufen werden, zum Studium empfohlen werden können, sondern auch für andere Kolonien von Nutzen sein werden. Vor allem geben diese Abhandlungen Aufschluss über die ganz ausserordentlichen und in Europa vollständig unbekannten Schwierigkeiten, mit denen die Aufstellung des

*) Die Schiffsfrachten einschliesslich Landungsgebühren betragen für 1 t:
1. von Hamburg nach Ostafrika:
für Bauholz und Schnittmaterial . . . . . . 70 bis 80 M.
„ Cement . . . . 38 „ 44 „
2. von Hamburg nach Südwestafrika:
für Bauholz und Cement usw. . . . . 41 „
„ Stück- und Schwergut . . . . 51 „

Projektes und der Bau der Usambarabahn verbunden war, und lassen erkennen, dass Bau und Betrieb derselben nicht im richtigen Verhältniss zu dem ganz minimalen Verkehr stehen, daher eine Rentabilität der Bahn bisher nicht erreicht werden konnte, und auch voraussichtlich in ferner Zeit erst zu erreichen sein wird. Es würde zu weit führen, auf alle Einzelheiten der Bernhard'schen Mittheilungen näher einzugehen, wir wollen daher nur kurz erwähnen, dass nach seinen Angaben allein die Vorarbeiten für die 43 km lange Strecke Tanga-Muhesa 110 000 ℳ. oder 2 500 ℳ. für 1 km gekostet haben, während sich die Gesammtkosten dieser mit 1 m Spurweite erbauten Strecke auf rund 46 500 ℳ. für 1 km belaufen. Der regelmässige Betrieb der Strecke Tanga-Muhesa hat am 1. April v. J. begonnen. Nach dem ersten Geschäftsbericht wird wöchentlich in jeder Richtung ein fahrplanmässiger Zug abgelassen, ausserdem finden aber häufig, den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend, Extrafahrten statt. Von dem ursprünglich beabsichtigten Weiterbau bis nach dem 100 km von Tanga entfernten Korogwe ist jedoch wegen Mangel an Mitteln Abstand genommen worden, wie es überhaupt zweifelhaft erscheint, ob bei dem überaus geringen Verkehr der Betrieb auf der bereits eröffneten Strecke wird aufrecht erhalten werden können.

Nach der Angabe Bernhard's wird nämlich der Verkehr in Ostafrika nur durch die Karawanen vermittelt, und zwar kostet die Beförderung von 1 000 kg von der Küste bis zu den grossen Seen auf etwa 1 400 bis 1 500 km Entfernung mit Einschluss der unvermeidlichen Verluste durch Diebstähle, Weglaufen von Trägern und damit oft verbundenem Abhandenkommen von Lasten etwa 2 500 ℳ., also etwa das Achtfache der höchsten Tarifsätze in Deutschland. Erklärlich wird dies, wenn man berücksichtigt, dass nur in sehr seltenen Fällen darauf zu rechnen ist, dass die Träger beladen zur Küste zurückkehren und dass die Hin- und Rückreise zusammen fast 5 volle Monate in Anspruch nimmt.

Nach der Angabe Bernhard's ist es ferner, so lange die Bahn nur bis Muhesa im Betriebe ist, absolut ausgeschlossen, dass diese kurze Strecke rentiren kann, weil sie nicht an fruchtbare Gebiete heranreicht und auch wegen ihrer viel zu geringen Ausdehnung kaum von den Karawanen auf dem Hin- und Rückmarsche nach dem Kilima-Ndyaro oder nach dem Viktoriasee benutzt werden wird. Unter diesen Umständen erscheint es bei aller Hoffnung auf eine zukünftige günstige Verkehrsentwickelung durch Plantagenbau, Ausbeutung der Wälder und Steinbrüche doch sehr zweifelhaft, ob der geringe Verkehr für die Verzinsung einer Lokomotivbahn mit Meterspurweite ausreichen wird, und ob es nicht zweckmässiger gewesen wäre, sich mit der Annahme der geringsten Spurweite von 0,60 m und der Beförderung mit Maulthieren zu begnügen, um auf diese Weise die Bau- und Betriebskosten auf das geringste Maass herabzusetzen und die Einführung des Lokomotivbetriebes mit den damit verbundenen kostspieligen Einrichtungen erst von der zukünftigen Verkehrsentwickelung abhängig zu machen.

Während hiernach in Ostafrika, veranlasst durch die Nothlage der Usambarabahn-Gesellschaft, die Verhältnisse voraussichtlich dahin führen werden, dass entsprechend dem auf der diesjährigen Hauptversammlung der Kolonialgesellschaft gestellten Antrage: „die Fortsetzung der Linie Tanga-Muhesa bis Korogwe aus Reichsmitteln zu bauen oder durch Gewährung einer Zinsgarantie zu unterstützen", die Usambarabahn schliesslich in das Eigenthum oder in den Betrieb des Reichs übergehen wird, da keine andere Gesellschaft vorhanden ist, welche diese Erbschaft antreten könnte, so ist dagegen in Deutsch-Südwestafrika das Staatsbahnprinzip schon jetzt zur Einführung gekommen.

Allerdings hatte sich bereits im März d. J., zu einer Zeit, wo sich die Rinderpest schon mit starken Schritten den Grenzen unseres Schutzgebietes näherte und die Unterbrechung des Ochsenwagen-Verkehrs zwischen der Küste und dem Innern befürchten liess (seitens der Kolonialabtheilung wie seitens der Kolonialgesellschaften waren damals noch keine Anordnungen zur Abhilfe getroffen worden), ein aus dem Verfasser dieses und dem Premierlieutenant Troost (Besitzer des zwischen Swakopmund und Kapstadt verkehrenden Dampfers „Leutwein") in Swakopmund bestehendes Komitee zum Bau der Baywegbahn Swakopmund-Windhoek gebildet und die Konzession nachgesucht. Die Verhältnisse dieses Bahnunternehmens, von welchem zuerst die 184 km lange Strecke Swakopmund-Otyimbingwe ausgeführt werden sollte, sind so eigenthümliche und in vielen Beziehungen so wesentlich abweichende von der Usambarabahn und der projektirten Ostafrikanischen Centralbahn, dass wir glauben, näher darauf eingehen zu sollen.

Während die Usambarabahn unter dem 5. Grade südlicher Breite, also in einem vollständig tropischen Klima mit einer langen Regenperiode und heftigen tagelangen Regengüssen liegt und eine wasserreiche, hügelige Gegend mit zahlreichen, dichten, schwer zu durchdringenden Urwaldungen durchzieht, liegt die projektirte Baywegbahn, welche von Swakopmund bis Otyimbingwe auf 184 km Entfernung 940 m und bis Windhoek auf 360 km ungefähr 1 620 m ansteigt, unter dem 23. Grade südlicher Breite, also fast unter dem Wendekreise des Steinbocks in einer zum Theil vollständig vegetationslosen, regen- und wasserarmen Gegend — der Namiebwüste.

Während die Usambarabahn eine nur hügelige Gegend durchschneidet, dessenungeachtet aber hier die Annahme von Steigungen von 1:40 sogar unter Anordnung von Spitzkehren nothwendig war, soll die Baywegbahn eine Gegend von mehr gebirgsartigem Charakter durchziehen, deren einzelne Terrassen jedoch mit Steigungen bis höchstens 1:30 ohne Anwendung künstlicher Hilfsmittel überwunden werden können. Während die Usambarabahn keine grösseren Flüsse zu überschreiten hat, ist bei der Baywegbahn eine Kreuzung verschiedener Flüsse, des Kan-, Swakopflusses usw. nicht zu vermeiden, von denen der letztere während des grössten Theiles des Jahres ausgetrocknet ist und sogar schon in Perioden von mehreren Jahren das Meer nicht erreicht hat, dabei aber während des Abkommens (so nennt man in Südwestafrika das Hochwasser) sich der Breite des Rheines nähert.

Die Aufgabe, unter diesen schwierigen Terrainverhältnissen in einer fast noch unbewohnten Gegend ohne Personenverkehr und mit einem Güterverkehr*) von täglich 3 Wagen à 45 Ctr. Nettolast — und zwar nahezu ohne jede Rückfracht nach der Küste, da eine Ausfuhr fast noch nicht vorhanden ist — eine Bahn anzulegen, die schon im ersten Betriebsjahre einen auch für koloniale Verhältnisse genügenden Ertrag gewährt, musste hiernach fast unlösbar erscheinen, und doch ist diese Aufgabe, wie aus nachstehendem ersichtlich, in überraschender Weise gelöst worden.

Um die Bau- und Betriebskosten auf das Aeusserste zu beschränken, musste zunächst bei der Projektirung davon ausgegangen werden, dass die geringste zulässige Spurweite von 0,60 m angewendet, die Bahn als Feldbahn gebaut und der Betrieb mit Maulthieren in Aussicht genommen werde. Es konnte ferner wegen der ungeheueren Kosten nicht die Rede davon sein, die Flüsse zu überbrücken, sondern es war in gleicher Weise wie beim Ochsenwagen-Verkehr, welcher durch die ausgetrockneten Flussbetten hindurchgeht und während des Hochwassers unterbrochen wird, auch eine Hindurchführung der Bahn durch das Bett der Flüsse in Aussicht zu nehmen und eine jährliche, zeitweise Betriebsunterbrechung in Betracht zu ziehen. Ueberhaupt mussten, dem Charakter der Feldbahn entsprechend, soweit als möglich alle Bauwerke vermieden, auch die Erdarbeiten auf einzelne nicht zu vermeidende Stellen beim Ersteigen der Haupttterrassen beschränkt und das Geleis mit

*) Nach amtlichen Ermittelungen sind im Vorjahre von Swakopmund ins Innere 1 020 Ochsenwagen mit einer durchschnittlichen Belastung von 50 Ctr. befördert worden. Der Sicherheit wegen ist jedoch für die Ertragsberechnung der Verkehr um etwa $^1/_{10}$ geringer angenommen worden, so dass nach Abzug der Sonn- und Feiertage, sowie der Zeit, während welcher der Betrieb durch Hochwasser unterbrochen wird, sich ein Verkehr von täglich 135 Ctr. ergibt.

geringen Regulirungsarbeiten auf die Erdoberfläche verlegt werden, was übrigens in einer Ausdehnung der ersten 80 km durch die Namiebwüste mit Ausnahme einer Stelle, wo Erdarbeiten nicht zu umgehen waren, mit Sicherheit hätte geschehen können. Da bei einer Feldbahn die Hauptkosten im Oberbau liegen, so mussten diese Kosten auf das Aeusserste eingeschränkt und zu diesem Behufe der Raddruck möglichst klein angenommen werden. Dies gedachte man in der Weise zu erreichen, dass in Uebereinstimmung mit den Ochsenwagen die Ladefähigkeit der Wagen zu 50 Ctr. angenommen und diese Last durch Anwendung von 2 beweglichen vierräderigen Untergestellen auf 8 Räder vertheilt wurde, sodass bei einem Eigengewicht der offenen, mit einer Decke aus Segelleinewand versehenen Güterwagen von 25—30 Ctr. die Radbelastung nur etwa 8 Ctr. betragen hätte. Bei dieser geringen Belastung und thierischem Betriebe würde ein Schienengewicht von etwa 5,5 kg für 1 lfd. Meter genügt haben, es wurde indessen ein Schienengewicht von 7 kg angenommen, um die Möglichkeit der späteren Einführung des Lokomotivbetriebes nicht ganz auszuschliessen sowie auch Unebenheiten der Geleislage besser zu übertragen. Was die Hochbauten betrifft, so konnten dieselben, abgesehen von den in 45 km Entfernung zu errichtenden Bahnmeister-Dienstgebäuden, auf die Anlage von je 1 Güterschuppen und Dienstgebäude in Wellblechkonstruktion auf den beiden Endstationen beschränkt werden. Die Beförderung sollte zunächst durch Maulthiere erfolgen und täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, ein aus 3 Wagen bestehender Zug fahrplanmässig in jeder Richtung abgelassen werden.

Nach diesen Grundsätzen und bei unentgeltlicher Hergabe des Grund und Bodens gelang es, den Kostenanschlag der 184 km langen Feldbahn Swakopmund-Otyimbingwe auf rund 1 200 000 ℳ. oder 6 522 ℳ. für 1 km zu ermässigen. Hierbei darf erwähnt werden, dass die erste Autorität auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens, Herr Geheimer Kommerzienrath Lenz in Stettin, welchem auf den Wunsch der Kolonialabtheilung der Kostenanschlag zur Prüfung vorgelegt worden war, sich mit demselben einverstanden erklärte.

Aber selbst bei diesen überaus geringen Baukosten und thierischem Betriebe würde doch der vorerwähnte, ganz minimale Verkehr von täglich 3 Wagen à 45 Ctr., und zwar nur in einer Richtung beladen, eine Rentabilität der Bahn nicht ermöglicht haben, wenn nicht die ausserordentlich hohen Tarifsätze des Ochsenwagen-Verkehrs, selbst bei Annahme des niedrigsten Satzes als Maximaltarif für die Bahn, gestattet hätten, für die Strecke Swakopmund-Otyimbingwe einen Satz von 11 ℳ. für 1 Ctr. anzunehmen. Bei diesem Satze und einer ähnlichen Regelung der Tarifsätze für den ins Leben zu rufenden Personenverkehr ergab sich für 1 km

eine Betriebseinnahme von	2 500 ℳ.
„ Betriebsausgabe „	1 435 „

und ein Betriebsüberschuss, welcher nach vorschriftsmässiger Dotirung des Erneuerungs- und Reservefonds sowie einer Extrareserve eine Dividende von etwa 7,5 % sicherte.

Diese selbst für koloniale Verhältnisse günstige Rentabilität sowie der weitere Umstand, dass die Verhältnisse bei näherer Prüfung aus der Anlage der Bahn als Feldbahn noch weitere Vortheile erwarten liessen, vermochten indess nicht, dem aufgestellten Projekte die Ausführung zu sichern. Die bezüglichen Verhandlungen fanden vielmehr einen unerwarteten Ausgang, indem beschlossen wurde, die für die Konzessionirung der Bahn als Privatunternehmen getroffenen Vereinbarungen aufzugeben und die Bahn aus Reichsmitteln selbst zu bauen und zwar mit Personal und Material der Eisenbahnbrigade. Wie bekannt, ist bereits am 10. August dieses Jahres ein Dampfer mit 2 Offizieren, einer Anzahl Unteroffiziere sowie Lokomotiven, Wagen, Oberbaumaterial usw. von Hamburg nach Swakopmund abgegangen, 2 weitere Dampfer sollen folgen. Zum Bau der Bahn nebst Telegraphenanlage auf etwa 80 km Länge sind dem Vernehmen nach rund 1 000 000 ℳ. bestimmt; die Baukommission hat den Auftrag, mit diesem Betrage eine Bahn auf dem nördlichen, bis jetzt allerdings zum grössten Theil noch unbekannten und wegen des Wassermangels sowie wegen der schwierigen Ueberschreitung des Kanflusses von den Frachtfahrern gemiedenen Ufer des Swakop bis in die Gegend von Modderfontein zu bauen, und mit dem Bau sofort zu beginnen.

In kolonialen Kreisen wird dieses Vorgehen verschieden beurtheilt, einerseits ist man hoch erfreut, dass durch den, bereits seit mehreren Jahren angeregten Bahnbau von Swakopmund in das Innere dem jetzt durch die Rinderpest in so hohem Grade bedrängten Schutzgebiete eine wirksame Unterstützung zu theil werden soll, andererseits befürchtet man aber, dass durch dieses Vorgehen das Privatkapital von der weiteren Betheiligung an Privatunternehmungen abgehalten werden und dadurch die Unterstützung, auf welche bei der wirthschaftlichen Entwickelung unserer Kolonien in erster Reihe gerechnet werden muss, verloren gehen wird.

Ohne auf diese Frage näher einzugehen, wollen wir zu Vermeidung von Enttäuschungen nur noch erwähnen, dass unseres Erachtens es für die aus zwei mit den Verhältnissen des Landes ganz unbekannten Offizieren bestehende Baukommission vollständig unmöglich sein wird, ausser dem Bau der 80 km langen Bahn Swakopmund-Modderfontein auch noch die Vorarbeiten für die 104 km lange Strecke Modderfontein-Otyimbingwe bis zum nächsten Frühjahre auszuführen. Die Bewilligung weiterer Mittel wird daher voraussichtlich erst in der Reichstagssession 1898/99 erfolgen können, so dass unter diesen Umständen die Betriebseröffnung bis Otyimbingwe frühestens im Jahre 1900 in Frage kommen kann, also ungefähr 1 Jahr später, als dies vom Privatbahnkomitee beabsichtigt wurde.

Was ferner die höheren Kosten von 1 000 000 ℳ. für die 80 km lange Strecke Swakopmund-Modderfontein, d. i. für 1 km Bahnlänge 12 500 ℳ. gegen 6 500 ℳ. des vom Privatkomitee aufgestellten Kostenanschlages, betrifft, so erklären sich diese Mehrkosten dadurch, dass die Beförderung des Materials und der Betriebsmittel bis Swakopmund nicht mit Segelschiffen, sondern der grossen Beschleunigung wegen mit Dampfschiffen zu einem allerdings doppelt so hohen Frachtsatze stattfindet, dass ferner ein für die Zwecke der Bahn brauchbares, dem minimalen Verkehr entsprechendes Betriebsmaterial nicht verfügbar war, und daher schwerere, für Lokomotivbetrieb eingerichtete Wagen sowie schwererer Oberbau benutzt werden musste. Da dieses Material aus den altbrauchbaren Beständen der Eisenbahnbrigade abgegeben werden musste, so war es dieser durch Neubeschaffung zu ersetzen — ein Austausch, der allerdings für die Bahn ungünstig ist, nach Lage der Sache aber nicht zu umgehen war.

Schliesslich wollen wir nicht unerwähnt lassen, dass bei Einführung des Lokomotivbetriebes — vorausgesetzt, dass die Lokomotiven bei der starken Brandung in Swakopmund überhaupt gelandet werden können — die tägliche Ablassung eines Zuges mit nur 135 Ctr. Güter zweifellos unrentabel sein würde, und daher voraussichtlich, wie bei der Usambarabahn, nur wöchentlich ein Zug in jeder Richtung abgelassen werden wird, dagegen würde sich bei thierischem Betriebe die tägliche Ablassung eines Zuges ohne weiteres ermöglichen lassen, was namentlich auch den grossen Vortheil haben würde, dass diese Betriebsweise die Entwickelung des Personen- und Postverkehrs begünstigen würde.

XXV. Versammlung Deutscher Forstmänner in Stuttgart.

(Frage der Gestaltung der Eisenbahn-Frachttarife für Holz.)

Auf der 25. Versammlung Deutscher Forstmänner, welche Ende August und Anfangs September d. J. in Stuttgart stattfand, wurde u. a. das Thema behandelt: Welche Gestaltung der Eisenbahn-Frachttarife für Holz ist vom Standpunkt der Waldwirthschaft anzustreben? Referent war Professor Dr. Endres-München, Korreferent Land-Forstmeister Dr. von Danckelmann-Eberswalde, an Stelle des dienstlich verhinderten Kommerzienraths Haas-Mannheim. Aus den sehr interessanten, klaren Vorträgen der beiden Referenten möge im Anschluss an den Bericht des „Schwäb. Merkurs" das Wesentliche hier angeführt werden.

Von den 5 000 000 cbm Holz, welche jährlich vom Ausland in das Deutsche Zollgebiet eingeführt werden, gelangen nach der Ausführung des Referenten Dr. Endres mindestens $^{4}/_{5}$ auf dem billigen Wasserwege bis zur Deutschen Zollgrenze und nur $^{1}/_{5}$ wird durch die Eisenbahn und Zugthiere befördert. Anders gestaltet sich das Verhältniss zwischen Wassertransport und Eisenbahntransport im inländischen Holzverkehr. Hier spielt die Eisenbahn eine viel grössere Rolle als die Wasserstrasse. Der Holzverkehr auf den Deutschen Eisenbahnen, der von Jahr zu Jahr zunimmt, betrug 1895 rund 17 000 000 cbm, während die auf dem Wasserwege bewegten Holzmengen auf 7 000 000 cbm geschätzt werden können. — Die Frage, welche Gestaltung der Eisenbahn-Frachttarife für Holz vom Standpunkte der Waldwirthschaft anzustreben sei, ist nach Ansicht des Referenten allgemein einfach zu beantworten: Die Frachtsätze sollen möglichst billig sein; denn je billiger sie sind, um so höhere Preise können unter sonst gleichen Umständen vom Käufer dem Waldbesitzer geboten werden. Dieser Satz bedarf dann einer Einschränkung, wenn die Waldbesitzer verschiedener Länder und Produktionsgebiete in gegenseitigen Wettbewerb treten. Alsdann können die billigen Tarife in einem Gebiete den Waldbesitzern anderer Gebiete unter Umständen die Preise verderben. Denn die äusseren Verhältnisse der Waldwirthschaft sind innerhalb des Deutschen Reiches nicht gleich geartet. Bayern, Württemberg, Baden und Elsass-Lothringen produziren mehr Holz, als sie selbst verbrauchen können. Preussen und Sachsen dagegen brauchen mehr, als sie selbst liefern können. In Preussen sind die durchschnittlichen Holzpreise im Wald niedrig, in Süddeutschland und Sachsen hoch. Bayern allein exportirt jährlich 1 500 000 cbm Holz im Werthe von 50 000 000 ℳ. Daher kommt es, dass das Interesse der einzelnen Bundesstaaten an der Gestaltung der Holz-Frachttarife ein sehr verschiedenes ist, und dass es jedem Bundesstaate überlassen bleiben muss, die Frachttarife für Holz nach seinem eigenen Bedürfnisse festzusetzen. Der Referent legt die allgemeinen Grundsätze dar, welche der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif hinsichtlich der Klassifikation des Holzes enthält, und führt die Tarifsätze der Deutschen Eisenbahnverwaltungen für Holz und die verschiedenen Holzarten im einzelnen an. Im Interesse der Waldwirthschaft soll Rundholz billiger befördert werden als Schnittholz. Der auf weite Entfernungen hin arbeitende Rundholzhandel kann nur dann das Einkaufsgebiet des meist nahe am Wald befindlichen kleinen Sägemüllers mit Erfolg aufsuchen, wenn die Rundholztarife die Verfrachtung des Holzes auf grössere Entfernungen ermöglichen. Der Ballast, den der Rundholzhandel in Form von Abfällen mittransportiren muss, muss durch Tarifermässigung wettgemacht werden. Diese Forderung steht im vollsten Einklang mit dem eisenbahnpolitischen Grundsatz, wonach der Rohstoff billiger zu verfrachten ist, als die daraus hergestellte Waare. Vom Standpunkt der Waldwirthschaft ist zu wünschen, dass dem Transport des Grubenholzes und des Papierholzes jede mögliche Erleichterung gewährt wird. Denn die Möglichkeit, diese minderwerthigen Holzsortimente überhaupt in grösseren Massen absetzen zu können, hängt lediglich von den Eisenbahntarifen ab.

Für die allgemeine Einführung von Staffeltarifen auf sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen für alles Holz nach einheitlichen Grundsätzen kann sich Referent, im Interesse der Süddeutschen Waldwirthschaft, nicht erwärmen. Denn für den Süddeutschen Holzexport komme die Wirkung der Staffelung viel weniger zum Ausdruck wie für den Ostpreussischen. Das Holz letzterer Provenienz würde dem Süddeutschen am Rhein lebhafte Konkurrenz machen und die Handelspreise drücken. Noch bedenklicher für den Süden sei aber der Umstand, dass die Staffeltarife auch der Beförderung des ausländischen Holzes auf den Deutschen Eisenbahnen zu gute kommen und somit dessen Konkurrenzfähigkeit noch erhöhen müssten. Am meisten zu fürchten für die Süddeutschen Waldbesitzer sei das Russische Holz. Trotzdem bestehe die grosse Wahrscheinlichkeit, dass die Staffeltarife auch für Rund- und Schnittholz mit der Zeit kommen werden. Führe sie Preussen ein, dann müssten die Süddeutschen Staaten alsbald nachfolgen. Die gleiche Wirkung wie die Staffeltarife üben auch die Wasserstrassen, gegen welche die Eisenbahnen in Bezug auf Billigkeit des Holztransportes niemals konkurriren können. Der wirthschaftliche Wettbewerb, der mit Einführung der Staffeltarife und Ausbau der Wasserstrassen der Deutschen Waldwirthschaft aufgedrungen werde, werde indessen für dieselben nicht ohne Vortheil sein. Die Waldbesitzer würden dann endlich anfangen müssen, richtig zu rechnen und auf die Erzeugung von marktgängiger Waare mehr bedacht sein müssen, als dies bisher geschehen.

Der Korreferent Dr. von Danckelmann erklärt sich mit einzelnen Gedanken und Vorschlägen des Referenten einverstanden, betont aber seinen grundsätzlich entgegengesetzten Standpunkt in der wichtigen Staffeltariffrage. Prof. Dr. Endres habe den spezifisch Bayerischen Standpunkt vertreten; man könne nicht einmal sagen, den Süddeutschen. Dem gegenüber ist Dr. von Danckelmann der Ansicht, dass Deutschland als ein Wirthschaftsgebiet zu gelten habe. Das gegenwärtige Tarifwesen sei ein Labyrinth streitender Interessen, in dem der Reichsgedanke nur eine kleine Kammer einnehme; wo sei der Richtfaden, um aus diesem Labyrinth herauszukommen, d. h. wie könne hier allgemeine Gleichberechtigung erreicht werden? Diese Gleichberechtigung könne nur gewonnen werden, wenn man ausgeht: 1. von den allgemeinen Grundsätzen der Deutschen Eisenbahntarifpolitik und wenn man in Berücksichtigung ziehe 2. die spezifische Eigenart und gegenwärtige Gestaltung der Forstwirthschaft. Zu 1. sei zu verlangen, dass die Deutsche Tarifpolitik eine Deutschnationale sein solle, nicht eine regionale; sie solle alle Gebiete ganz Deutschlands umfassen, wenn auch Ausnahmetarife für einzelne spezielle Gebiete nicht ausgeschlossen seien. Jedenfalls aber dürfe die Tarifpolitik, darin herrsche Uebereinstimmung mit dem Referenten, nicht international sein. Die Tarifpolitik solle ferner im Dienste der Gesammtheit stehen, sie dürfe nicht eisenbahnfiskalisch, aber auch nicht agrarisch oder speziell forstlich sein, sondern sie müsse Rücksicht nehmen auf Industrie und Handel. Einheit solle im Deutschen Reiche herrschen nicht allein in politischer, sondern auch in wirthschaftlicher Beziehung. Endlich solle die Tarifpolitik sich der Gesammtpolitik, Zoll- und Sozialpolitik, gliedmässig anreihen, auch solle sich das Tarifwesen möglichst einheitlich und planmässig gestalten. Der Korreferent bestreitet den Satz des Referenten, dass die Tarifirung in jedem Einzelstaat für sich erfolgen müsse und dass der beste Stand der Tarifsysteme aller Einzelstaaten auch für das Reich das Optimum bedeute. Zu 2. bemerkt der Korreferent: Die Forstwirthschaft produzirt verhältnissmässig geringwerthige Massenwerthe, welche nur auf grosse Entfernungen verfrachtet werden. Höchst ungleich ist die räumliche Vertheilung des Waldes in Deutschland, denn sie wechselt in den einzelnen Staaten zwischen 2 und 44 %. Daraus folgt, dass Ueberfluss und Mangel in demselben Wirthschaftsgebiet sich ausgleichen sollen. Bayern ist ein Holzausfuhrland. Waldreinertrag und Holzpreise sind höchst verschieden zwischen Süden und Norden, Osten und Westen Deutschlands. Hier muss ein Ausgleich von Ertrag und Preis stattfinden. Auf diesen Erwägungen baut Korreferent die von ihm zur Beschlussfassung vorgeschlagenen Sätze auf, welche folgendermaassen lauten:

„Die Versammlung wolle erklären:

1. Die Tarifklassifikation für Holz in dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarife von 1879 entspricht im allgemeinen den Interessen der Waldwirthschaft.

2. Die Amerikanischen Hölzer sind in Spezialtarif I zu belassen. Jedoch sind zur Verdeutlichung der Fassung des Spezialtarifs I für Holz diejenigen ausländischen, im Deutschen Reiche naturalisirten Holzarten zu benennen, welche jeweilig als Gegenstände betriebsgemässen Einschlags in der Mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft zu gelten haben.

3. Zu erwägen ist, ob sich die Versetzung von Ziffer 1 des Spezialtarifs II für Holz:

„Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen) sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz über 2,5 m lang"

in Spezialtarif III empfiehlt.

4. Die baldige Einführung von Staffeltarifen mit absteigender Staffel für Holz, am besten in der Form von allgemeinen Güter-Staffeltarifen unter thunlichster Beseitigung von Ausnahmetarifen, erscheint dringend wünschenswerth. Am dringendsten sind Holz-Staffeltarife für Spezialtarif III.

5. Die auf den Deutschen Hauptbahnen noch bestehenden Ungleichheiten in den Normal-Tarifsätzen für Holz sind thunlichst zu beseitigen.

6. Um die Interessen der Forstwirthschaft bei der Fortbildung des Eisenbahn-Tarifwesens gebührend zu wahren, ist es unerlässlich, dass in den für das Eisenbahn-Tarifwesen eingesetzten berathenden Körperschaften des Reichs (Ausschuss der Verkehrs-Interessenten) und der Einzelstaaten (Eisenbahnräthe) die Forstwirthschaft durch Berufs-Forstmänner regelmässige und ausreichende Vertretung findet."

Der wichtigste Differenzpunkt ist der Satz, in welchem die baldige Einführung von Staffeltarifen mit absteigender Staffel für Holz, am besten in der Form von allgemeinen Güter-Staffeltarifen unter thunlichster Beseitigung von Ausnahmetarifen als dringend wünschenswerth verlangt wird. Der Ansicht des Referenten entgegen, welcher Staffeltarife für den inländischen Verkehr, besonders für Süddeutschland als schädlich bezeichnet, ist Korreferent der Meinung, der Schaden für Süddeutschland, speziell Bayern könne nicht gross sein, da es immer noch 300 km dem Rheinischen Markte näher liege als der Osten. Korreferent sagt voraus, dass der Staffeltarif kommen wird, ob Süddeutschland wolle oder nicht; er bestreitet die Schädlichkeit der Staffeltarife für Süddeutschland, insbesondere auch die Steigung der ausländischen Einfuhr. Das sei auch die maassgebende Ansicht der fachmännischen Eisenbahnbeamten. Im Gegentheil könne der Staffeltarif nach Ausbau der Wasserstrassen ein werthvolles Abwehrmittel Deutschlands gegen nordöstliche Konkurrenz werden. Ferner wird vom Korreferenten darauf hingewiesen, dass Deutschland umgeben sei von Ländern, welche die Staffeltarife bereits hätten, und behauptet, es könne sich nicht gegen dieselben halten. Korreferent wünscht, dass die Versammlung aussprechen möge, die Staffeltarife dienen der Wohlfahrt des Deutschen Reichs.

Abgestimmt wurde über den Antrag nicht, jedoch ergab sich, dass bezüglich der Punkte 1, 2, 3 und 6 im wesentlichen Einverständniss herrschte, während bezüglich der Staffeltarife die Anschauungen auseinander gingen.

Nachdem noch Forstmeister Dr. Jentsch-Münden und Forstrath Wagner-Koburg in die Debatte bezüglich der Staffeltarife eingegriffen, verständigten sich die beiden Referenten in einzelnen Punkten, die Differenzen sollen der Ausgleichung im Lauf der Zeit überlassen werden. In seinem Schlusswort bemerkte Prof. Dr. Endres: Jederzeit sind die Forstleute gute Deutsche gewesen und haben stets die grösste Freude am Deutschen Reich und dessen Einigkeit gehabt, in den Verdacht partikularistischer Regungen könne er überhaupt nicht kommen. Aber trotz des stärksten Einigkeitsgefühls lassen sich die grossen wirthschaftlichen Verschiedenheiten der einzelnen Reichsgebiete nicht übersehen. Was für die östlichen Provinzen gut sei, sei es desshalb noch nicht für Süddeutschland. Er bleibe bei der Ansicht, dass die Einzelstaaten die Tarifregelung ihren Interessen entsprechend vornehmen sollten, und dass, wenn hier das Beste erreicht sei, auch das Reich sich am besten befinden werde. Auch er glaube, dass Preussen die Staffeltarife in kurzer Zeit einführen werde, wie es seinen Interessen entspreche, da dies aber den Interessen Süddeutschlands entgegenlaufe, könne nicht verlangt werden, dass die Vertreter der Süddeutschen Staaten der Resolution bezüglich baldiger Einführung von Staffeltarifen für Holz zustimmen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 28. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 19,17 km lange vollspurige Lokalbahn Szegzárd-Báttaszék der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Die Station Potutory der Staatsbahnlinie Halicz (Ostrów)-Tarnopol ist am 1. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Am 29. v. Mts. ist die an der Linie Budapest-Nagy-Kanizsa gelegene Haltestelle Szemes für den gesammten Transportdienst und auch für Auf- und Abgabe von Klauenthieren eröffnet worden. Da die genannte Haltestelle eine Stirnverladerampe nicht besitzt, werden Güter, deren Ver- oder Entladung eine solche unbedingt erfordert, weder zur Aufgabe noch zur Abgabe zugelassen.

Lieferfristen. Nach Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen hat das Königlich Bayerische Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeusseren genehmigt, dass für Eilgut-Wagenladungen und Frachtgutsendungen, welche in der Zeit vom 2. bis einschliesslich 7. d. Mts. in den Stationen der Strecke Nürnberg-Centralbahnhof-Aschaffenburg ankommen oder abgehen, oder in der gleichen Zeit die Strecken Nürnberg-Centralbahnhof-Aschaffenburg, Ansbach-Nürnberg-Centralbahnhof, Treuchtlingen-Nürnberg-Centralbahnhof, Regensburg-Nürnberg-Centralbahnhof, Schwandorf-Nürnberg-Centralbahnhof, Kirchenlaibach-Nürnberg-Centralbahnhof, Bamberg-Nürnberg-Centralbahnhof, Ansbach-Würzburg, Schweinfurt-Centralbahnhof-Würzburg, Schweinfurt-Centralbahnhof-Gemünden, Ansbach-Aschaffenburg ganz oder theilweise durchlaufen oder zu durchlaufen hätten, ein Lieferfristzuschlag von 8 Tagen festgesetzt wird.

Vereins-Kilometerzeiger. Der Kilometerzeiger Nr. 31 (Königliche Eisenbahndirektion Altona) ist neu herausgegeben worden. Zu dem Kilometerzeiger Nr. 40 (Königliche Eisenbahndirektionen zu Köln, St. Johann-Saarbrücken und Essen) ist der III. Nachtrag, zu dem Kilometerzeiger Nr. 39 (Königliche Eisenbahndirektionen zu Hannover, Cassel und Münster) der IV. Nachtrag und zu der Sammlung von Kilometerzeigern der IX. Nachtrag erschienen. Durch den neuen Kilometerzeiger Nr. 31 wird der im April ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst Nachtrag I aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 55 (Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen), Nr. 69 (K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn) und Nr. 89 (Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 35a (Königliche Eisenbahndirektion zu Cassel) ist der I. Nachtrag erschienen. Durch die neuen Verzeichnisse werden aufgehoben: das im Oktober 1890 ausgegebene Verzeichniss Nr. 55, das im Februar 1893 ausgegebene Verzeichniss Nr. 69 und das im November 1895 ausgegebene Verzeichniss Nr. 89.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3338 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände und Raddrücke der Eisenbahnfahrzeuge usw. (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 3415 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 3416 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

Zur Frage der Schlusssignal-Anordnung an den Eisenbahnzügen bei Tageszeit, welche kürzlich in diesem Blatte eingehende Erörterung gefunden hat, kann mitgetheilt werden, dass der Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten von den Eisenbahndirektionen Bericht darüber eingefordert hat, ob sich ein Bedürfniss für ein derartiges Signal in weiterem Umfange geltend gemacht hat und wie das Signal gegebenenfalls anzuordnen wäre. Die Frage ging, wie hier kurz wiederholt sei, dahin, ob es sich im Interesse der Sicherheit des Betriebes empfehle, für den Schluss des Zuges auch ein von der Spitze des Zuges sichtbares Tagessignal einzuführen, wonach sich einerseits der Lokomotivführer oder Zugführer jederzeit von der Vollständigkeit des Zuges zu überzeugen vermöchte, andererseits aber auch der Stationsbeamte oder Endweichensteller schon beim Einfahren des Zuges ohne weiteres mit Sicherheit erkennen könnte, ob dieser vollständig ankommt oder unterwegs zerrissen ist. Durch ein solches Tagessignal würde es unter Umständen möglich sein, rascher als bisher die Rückmeldung zu veranlassen und so Zusammenstössen vorzubeugen.

Das Gesetz, betreffend den Erwerb von Theilen des **Aachen-Mastrichter Eisenbahn**-Unternehmens durch den Preussischen Staat, ist nunmehr unter gleichzeitigem Abdruck des zwischen Belgien und Deutschland abgeschlossenen Staatsvertrages vom 15. April 1897, sowie des zwischen der Preussischen Regierung und der Gesellschaft geschlossenen Vertrages vom 10. April 1897 zur Veröffentlichung gelangt.

Altdamm-Kolberger Eisenbahn. Der Gesellschaft ist die Konzession, betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Kolberg nach Köslin verliehen. Das erforderliche Baukapital beträgt 1 830 000 ℳ

Das Projekt einer elektrischen Hochbahn in Berlin — Zoologischer Garten bis Warschauer Strasse nebst Abzweigung nach dem Potsdamer Platz — geht seiner Verwirklichung entgegen. Die Ausführung erfolgt durch die „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin“, deren Direktor zur Zeit der Regierungsbaumeister Wittig ist. Die genannte Gesellschaft hat mit der Firma Siemens & Halske einen Bauvertrag abgeschlossen, nach dem sie auf ihr Risiko hin und auf Grund fester, von beiden Theilen anerkannter Kostenanschläge den Bau unternimmt. Der gesammte Kostenanschlag, der in allen seinen Theilen von Sachverständigen geprüft worden ist, schliesst mit einer Summe von 24½ Millionen Mark ab. Davon sind 8 Millionen für Grunderwerb vorgesehen, wovon aber mindestens die Hälfte auf wieder verwendbare Restgrundstücke entfällt. Da ausserdem von den in Anspruch genommenen Grundstücken nur ein geringer Theil von Bahnanlagen belegt wird, so ist anzunehmen, dass sich 4 Millionen aus den Miethserträgnissen dieser Grundstücke selbst verzinsen werden. Die Kosten für Viadukte und Haltestellen sind mit 8½ Millionen Mark angesetzt; für Oberbau, Weichenanlagen mit Sicherung und für elektrisches Block- und Sprechsystem ist eine Million ausgeworfen; für Betriebsmittel (Waaren) 1½ Millionen und für die Krafterzeugungsstätte mit sämmtlichen Leitungsanlagen ebenfalls 1½ Millionen. Der Rest entfällt auf Zinsen während des Baues, allgemeine Betriebseinrichtungen, Verwaltungskosten und auf unvorhergesehene Fälle.

Aller Voraussicht nach wird der Bau der gesammten Hochbahnanlage die Zeit von drei Jahren in Anspruch nehmen. Die bereits in Angriff genommene Strecke Hallesches Thor bis Warschauer Strasse hofft man binnen Jahresfrist in Betrieb setzen zu können. Die Fahrpreise sollen den auf der Stadtbahn bestehenden Normen nachgebildet werden. Es würden also für jede Wagenklasse zwei Stufen bestehen, für die zweite zu 30 und 15 ₰, für die dritte zu 15 und 10 ₰. Der Durchschnittserlös einer Karte wird bei dieser Norm auf nur 11 ₰ angenommen. Betreffs der Zugfolge wird beabsichtigt, in den ersten Stunden des Tages einen Zehnminutenverkehr eintreten zu lassen; in den übrigen Stunden des Tages sollen die Züge in Zwischenräumen von fünf Minuten verkehren. Für die Zeit des stärksten Verkehrs, in der dieser stossweise aufzutreten pflegt, ist eine Zugfolge in Zwischenräumen von 1½ Minuten vorgesehen. Die Züge werden bei schwachem Verkehr aus zwei Motorwagen bestehen. Ihnen werden bei stärkerem Verkehr je nach Bedarf ein oder zwei Beiwagen gestellt werden. Ein solcher Zug mit Beiwagen weist rund zweihundert Sitzplätze auf. Bei stärkstem Verkehr werden zwei weitere Motorwagen — eventuell noch mit zwei Beiwagen — hinzugefügt werden. Die Zuggeschwindigkeit wird durchschnittlich — den Aufenthalt auf die nahe aneinanderliegenden Haltestellen mitgerechnet — rund 28 km in der Stunde betragen. Die ganze Tour vom Zoologischen Garten bis zur Warschauer Strasse und zurück über den Potsdamer Bahnhof nach dem Zoologischen Garten wird in einer Stunde zurückgelegt werden. Dabei ist die Zeit des auf den Endhaltestellen erforderlich werdenden längeren Aufenthalts mit eingerechnet.

Eine bemerkenswerthe und sehr praktische Neuerung wird auf den Endbahnhöfen zur Einführung gelangen. Diese Endbahnhöfe werden nämlich derart eingerichtet werden, dass die einfahrenden Züge auf der einen Seite von den ankommenden Fahrgästen verlassen werden können, während die zur Abfahrt bereiten Passagiere auf der anderen Seite einsteigen können. Es ist infolge dessen weder ein lästiges Umrangiren nöthig, noch hat man Unzuträglichkeiten zu befürchten, die auf der Stadtbahn und namentlich auf den Vorortbahnhöfen leider nicht zu vermeiden sind. Die Reichshauptstadt hat jedenfalls alle Ursache, der Inbetriebsetzung der elektrischen Hochbahn mit Interesse entgegen zu sehen.

Verschiedene Blätter berichten, dass vom 1. Oktober d. J. ab auf den **Berliner Bahnhöfen** sogenannte **Polizeirestaurants** eingerichtet werden sollen, welche den Reisenden zum unentgeltlichen Aufenthalt während der ganzen Nacht offen stehen werden. Etwas zu verzehren sei niemand verpflichtet, doch soll, wer einen Stuhl in Anspruch nimmt, dafür 5 ₰ zu entrichten haben.

Nach den von uns eingezogenen Erkundigungen scheint diese Nachricht auf einem Missverständnisse zu beruhen, wenigstens ist von einer diesbezüglichen Absicht der Königlichen Staatsbahnverwaltung in Berliner Eisenbahnkreisen noch nichts bekannt.

Das Projekt der Verlegung des Vorortverkehrs der Anhalter und Dresdener Bahn nach dem Potsdamer Bahnhofe geht seiner Vollendung entgegen und dürfte bereits Mitte d. Mts. dem Minister zur Genehmigung vorgelegt werden. Es handelt sich dabei um eine verbesserte Auflage des ersten Projektes, welches die Zustimmung des Ministers nicht fand, weil sich die Kosten zu hoch bezifferten. Dem Vernehmen nach dürfte das neue Projekt der Zustimmung des Ministers sicher sein, so dass schon im nächsten Frühjahr mit der Ausführung begonnen werden kann, falls der Landtag die erforderlichen Summen bewilligt haben wird. Da eine Betriebsstörung vermieden werden muss, so dürften die Arbeiten auf sehr grosse Schwierigkeiten stossen, so namentlich an der Ringbahnstation (Potsdamer Bahnhof), welche durch Ueberwölbung der Zufahrtsstrasse erweitert werden soll. Diese letzteren Arbeiten dürften Hand in Hand mit denjenigen ausgeführt werden, welche die Firma Siemens & Halske zwecks Anlage ihrer Unterpflasterbahn Potsdamer Platz-Schlossbrücke bezw. Köpenicker Brücke im nächsten Jahre hier in Angriff zu nehmen gedenkt.

Neue Eisenbahnlinien. Die Strecke Duderstadt-Leinefelde ist am 1. September d. J. eröffnet worden. Durch den neuen Schienenweg ist die Verbindung zwischen Nord und Süd, zwischen Harz und Thüringen geschaffen. Für das ganze Eichsfeld ist die Bahn von höchster Wichtigkeit, sowohl in Bezug auf die Personen- als Frachtbeförderung. Der Bau der Linie Erfurt-Langensalza ist in der Hauptsache vollendet und wird bestimmt am 1. Oktober d. J. dem Verkehr übergeben.

Der Güterverkehr auf den Deutschen Eisenbahnen umfasste im Jahre 1896 212 103 613 t gegen 181 479 525 t im Jahre 1895. Hiervon entfielen auf den Inlandsverkehr 169 845 591 (151 744 674) t, auf den Auslandsverkehr 32 258 022 (29 734 851) t.

Am 6. d. Mts. fand die feierliche Enthüllung des von der Pfälzischen Eisenbahn der Stadt Ludwigshafen zum Geschenk gemachten **Monumentalbrunnens** statt, und zwar in Gegenwart des Prinzregenten Luitpold von Bayern. Zur Begrüssung des Regenten waren erschienen: der Regierungspräsident von Welser aus Speyer sowie die Vertreter der Behörden. Die Begrüssungsrede bei der Enthüllung des Brunnens, welchem der Name Luitpoldbrunnen beigelegt wurde, hielt Bürgermeister Kraff. Um 12 Uhr gab die Pfälzische Eisenbahn im Direktorialgebäude ein Festmahl, an welches sich um halb zwei Uhr eine Festfahrt auf dem Rhein sowie eine Besichtigung des neuen Luitpoldhafens anschloss.

Der Nord-Süd-Expresszug (Berlin-Leipzig-München-Neapel) soll, wie nunmehr festgestellt ist, Abends 11 Uhr 45 Min. von Berlin abfahren und früh 7 Uhr daselbst ankommen. Es sind dies für Berlin selbst, wie für die Anschlüsse daselbst die denkbar günstigsten Verkehrszeiten. Zwischen Berlin und Leipzig (Bayerischer Bahnhof), auf welcher Strecke nicht gehalten wird, beträgt die Fahrzeit rund 2¼ Stunden, also 77 km in der Stunde. Etwas geringer ist die Fahrgeschwindigkeit in Sachsen, Bayern und namentlich in Tirol. Der Tag der Inbetriebnahme ist noch nicht bestimmt. Die Züge führen nur die erste Wagenklasse, deren Fahrpreis durch eine Zuschlagstaxe erhöht wird. Die geplante Früherlegung des Frankfurt-Berliner-Tages-D-Zuges No. 5 (über Eisenach-Weimar), welche eine erhöhte Frequenz herbeiführen sollte, hat sich nicht ermöglichen lassen, da aus Sparsamkeitsrücksichten der Zug ab Bitterfeld mit dem München-Wiesau-Berliner Tagesschnellzug No. 43, der auch die dritte Klasse führt, vereinigt werden und deshalb noch an vier weiteren Stationen halten soll. Die Ankunft in Berlin erfolgt im Winter Nachts 12 Uhr 9 Min., also doch noch 6 Min. früher als jetzt, da in Thüringen die Fahrzeit eine wesentliche Verkürzung erfährt.

Oesterreich-Ungarn.

Der Eisenbahnminister hat am 14. August d. J. an alle Oesterreichischen und gemeinsamen Bahnverwaltungen einen Erlass gerichtet, durch den im Interesse des **Schutzes der Eisenbahnkondukteure** das Betreten der Laufbretter der Wagen während der Fahrt des Zuges zum Zwecke der Fahrkartenrevision verboten wird. Es heisst in dem Erlass: Bei den Oesterreichischen Staatsbahnen ist seit mehreren Jahren das Betreten der Laufbretter der Wagen während der Fahrt des Zuges zum Zwecke der Fahrkartenrevision verboten und nur den Zugsrevisoren in jenen Ausnahmefällen gestattet, in welchen diesen Organen die Konstatirung eines vermutheten Unterschleifes auf andere Art nicht möglich wäre. Zur erfolgreicheren Einschränkung der Gefahr des Abstürzens, welcher das Zugbegleitungspersonal beim Betreten der Laufbretter während der Fahrt des Zuges selbst bei Anwendung der grössten Vorsicht immerhin noch ausgesetzt ist, findet das Eisenbahnministerium die Wirksamkeit der in Rede stehenden, bei den Staatsbahnen geltenden Bestimmungen auf sämmtliche in Betracht kommenden Oesterreichischen und „gemeinsamen Privatbahnen“ auszudehnen. Sonach wird in Hinkunft das Betreten der Laufbretter während

der Fahrt des Zuges seitens des Zugbegleitungspersonals nur auf Fälle, in welchen Gefahr im Verzuge ist, zu beschränken sein. Diese Verfügung tritt mit 1. Januar 1898 in Kraft.

Die **Ungarische Regierung** schreitet an die **Bestellung der Lokomotiven und Fahrbetriebsmittel**, für welche ihr die nöthigen Mittel durch die Emission der Investitionsanleihe zur Verfügung gestellt wurden. Es ist die Bestellung von 370 neuen Lokomotiven, von 1 130 Personen- und Kondukteurwagen, endlich von 7 000 Lastwagen in Aussicht genommen. Diese bedeutenden Anschaffungen sollen selbstverständlich nicht auf einmal erfolgen, sondern werden auf fünf Jahre vertheilt. Die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen hat vorläufig eine beschränkte Konkurrenz auf die Lieferung von 1 000 Wagen ausgeschrieben. Die drei einheimischen Wagenfabriken haben Offerten gestellt. Die Ungarischen Staatsbahnen haben ferner die Anlage eines ausgedehnten Kohlenbahnhofes in Budapest beschlossen. Die Kosten des Baues sind mit 2,5 Millionen Gulden veranschlagt. In dieser Summe ist jedoch das Erforderniss für die Verlegung der Werkstätten nicht inbegriffen.

Im ersten Halbjahre 1897 hat das **Eisenbahnnetz der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie** eine Verlängerung um 479.310 km erfahren, woran das Oesterreichische Netz mit 303,782 km oder 63,38 % und das Ungarische Netz mit 175,528 km oder 36,62 % betheiligt ist.

Der Personenverkehr weist eine Zunahme um 1 516 692 Reisende auf oder um 2,1 %; daran ist aber das Oesterreichische Netz nicht betheiligt, denn auf diesem wurden 409 507 Reisende weniger befördert. Die Mehrfrequenz von 1 926 199 Reisenden oder 8,7 % auf den Ungarischen Bahnen resultirt zumeist aus dem Lokalverkehre, welcher namentlich im zweiten Vierteljahre 1896 durch Elementarereignisse arge Störungen erlitten hat. Wenig günstig gestalteten sich die Einnahmen aus dem Personenverkehre. Sie waren infolge der Verminderung der weite Strecken benutzenden Reisenden, welche im Vorjahre infolge der Millenniumsausstellung besonders zahlreich waren, in Ungarn um 732 889 fl. oder um 5,1 % geringer und in Oesterreich nur um 41 180 fl. oder um 0,1 % grösser, obwohl die Südbahn allein ein Mehr von 71 921 fl. ausweist. Recht befriedigend gestaltete sich der Güterverkehr. Beide Netze weisen ein höheres Frachtenquantum und eine grössere Einnahme aus diesem Geschäftszweige aus. Obenan stehen diesbezüglich die Oesterreichischen Staatsbahnen mit einer um 1 505 260 t oder um 12,2 % grösseren Gütermenge und einer Mehreinnahme von 2 848 518 fl. = 8,7 %. Auch die Ungarischen Staatsbahnen hatten diesbezüglich sehr zufriedenstellende Ergebnisse (+ 9,7 % Tonnen und + 3,7 % Einnahmen hierfür). Dagegen ist auf zahlreichen Ungarischen Lokalbahnen die beförderte Gütermenge geringer gewesen wie im ersten Halbjahre 1896. Für das ganze Bahnnetz der Monarchie ergibt sich eine Mehreinnahme von 3 717 313 fl. = 2,2 %, dagegen ist der durchschnittliche Kilometerertrag um 125 fl. oder 2,2 % geringer gewesen, was auf die innerhalb Jahresfrist eingetretene Verlängerung des Netzes um 1 377 km oder um 4,5 % zurückzuführen ist. Von 170 Bahnen erzielten in der Berichtszeit des Jahres 1896 einen höheren, 73 einen niedrigeren und eine den gleichen Kilometerertrag wie im Vorjahre.

Den Antheil der beiden Bahnnetze an den Ergebnissen des Eisenbahnverkehrs veranschaulicht die folgende kleine Tabelle:

Antheil an der		Oesterreichisches Netz	Ungarisches Netz
Zahl der Reisenden	1895	69,49 %	30,51 %
	1896	67,50 „	32,50 „
Gütermenge	1895	75,36 „	24,64 „
	1896	74,77 „	25,23 „
Gesammteinnahme	1895	68,49 „	31,51 „
	1896	68,68 „	31,32 „
Einnahme für Personen	1895	66,14 „	33,86 „
	1896	67,34 „	32,66 „
Einnahme für Güter	1895	69,25 „	30,75 „
	1896	69,10 „	30,90 „

Hieraus ist zu ersehen, dass der Antheil des Ungarischen Bahnnetzes an der Zahl der Reisenden, dem transportirten Güterquantum und der Einnahme aus dem Frachtenverkehre eine Erhöhung erfahren hat. Zum Theil ist dies durch den Umstand zu erklären, dass der Antheil Ungarns an der seit Jahresfrist eingetretenen Verlängerung des Bahnnetzes der Monarchie 71,31 % beträgt, wogegen sich Oesterreich mit den restlichen 28,69 % bescheiden musste. Von der Zunahme der Gütermenge kommen auf Ungarns Bahnnetz 35 31 %, von jener der Einnahme aus diesem Verkehrszweig 35,23 %, und die Erhöhung der Personenfrequenz fällt demselben, wie schon früher bemerkt wurde, allein zu.

Der Verkehr der **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** erhält sich ungefähr auf der Höhe des vorigen Jahres. Die provisorischen Einnahmenausweise bieten zwar einen Minderausfall von rund 300 000 fl. Diese Mindereinnahme ist jedoch vorwiegend auf die Verkehrsstörungen der Anschlussbahnen zurückzuführen und dürfte theilweise durch die definitiven Richtigstellungen ausgeglichen werden. Für den Herbst erwartet die Nordbahn vom Getreideimport aus Russland eine Belebung des Getreideverkehrs. In dem bekannten Gebührenprozesse, durch welchen die Nordbahn zur Zahlung eines Betrages von rund 440 000 fl. verurtheilt wurde, hat die Gesellschaft vor kurzem die Beschwerde an den Verwaltungs-Gerichtshof ergriffen. Die Nordbahn hat die vorgeschriebene Gebühr einstweilen erlegt und den Betrag aus ihren Baarbeständen bestritten.

Vereins-Ausland.

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht. Nach einer kürzlich publizirten Kundmachung des Eisenbahnministeriums ist **Dänemark** dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, beigetreten. Der Schweizerische Bundesrath hat den betheiligten Vertragsstaaten die Annahme dieser Beitrittserklärung zur Kenntniss gebracht.

Von den **Bestrebungen Russlands, den Getreideexport zu erleichtern,** ist bereits wiederholt berichtet worden. Nunmehr meldet die „Ostpr. Z.“: Die Russische Regierung hat die Einrichtung getroffen, dass Getreidesendungen nach den westlichen Grenzstationen sowie nach Königsberg und Danzig auf den Russischen Bahnstationen angehalten, eingelagert und trotzdem nach den direkten Sätzen weiter gesandt werden können, wenn die Weiterversendung innerhalb 6 Monaten nach der Einlagerung erfolgt. Nun soll Russland beantragt haben, diese Vergünstigung auch in Deutschland bei den Tarifen für den direkten Getreideverkehr aus Russland einzuführen.

Die Frage der **Verbindung der Eisenbahnen des Russischen Centralasiens mit dem übrigen Bahnnetze Russlands** ist erneut auf die Tagesordnung gesetzt worden. Der Generalgouverneur von Turkestan hat bei dem Ministerium der Verkehrswege den Antrag gestellt, einer Gruppe Russischer Kapitalisten die Konzession zu ertheilen zur Begründung einer Aktiengesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Taschkent nach Orenburg, mit einer Zweigbahn nach Tscheljabinsk. Es handelt sich hier um eine Bahn, die, mit Einschluss der Zweigbahn, die Länge von annähernd 2 000 km erhalten müsste. Die Zweigbahn nach Tscheljabinsk verfolgt den Zweck, das Russische Centralasien, wo Getreide sehr hoch im Preise steht, mit dem überaus billigen Sibirischen Brotkorn zu versorgen.

Ende dieser Woche tritt der neue **Schnellzug Mailand-Rom** in Kraft über die kürzlich eröffnete Linie Parma-Spezia, welcher die Entfernung zwischen beiden Städten um 1½ Stunde ermässigt und somit gegen die bisherigen Verbindungen über Genua oder Florenz eine wesentliche Zeitersparniss bedeutet.

Bei den **Schwedischen Bahnen** besteht der Gebrauch, alljährlich einer Anzahl der älteren verdienten Eisenbahnbeamten und auch Bediensteten die **Staatsmedaille** zu verleihen: Für Beflissenheit und Redlichkeit im Dienste des Reiches (för nit och redlighet i rikets tjenst) in Gold und auch in Silber; dies regelmässig für 25 und 30jährige Dienstzeit.

Der frühere und der jetzige Generaldirektor der Schwedischen Staatsbahnen erhielten die grosse goldene Staatsmedaille „Illis quorum meritere labores“, welche an goldener Halskette getragen wird, andere der Oberbeamten wurden mit derselben Medaille, auf der Brust zu tragen, ausgezeichnet. Diese Auszeichnungen gehören zu den höchsten und ältesten des Reiches und erfreuen sich grosser Werthschätzung.

Preise für Eisenbahnstations-Gärten. Die Englischen Eisenbahnverwaltungen wollen ihr Publikum nicht allein schnell befördern, sie bemühen sich auch, den Anblick auf die Haltestellen der Züge und auf die Gärten, die mit diesen in Verbindung stehen, angenehm zu gestalten. Die Great Western und Midland Railway hat, nach einer Mittheilung des Patentbüreau J. Fischer in Wien, Preise im Betrage von etwa 3 000 fl. ausgeschrieben, welche im Ausmaasse von 60—5 fl. den Stationen zuerkannt werden, die sich die Pflege ihrer Gärten besonders angelegen sein liessen. Es ist begreiflich, dass sich nun in dem Stationspersonal, welchem die Pflege der Gärten obliegt, ein reger Eifer bemerkbar macht, die höchsten Preise zu erhalten. Den Vortheil davon haben in erster Linie die Reisenden, die in den Stationen durch schöne Blumenarrangements und Gesträuchgruppen überrascht werden.

Neue Untergrundlinien in London. Das Englische Parlament hat vor kurzem die Ausführung einer neuen unterirdischen Linie, der Brompsorand Picadilly Circus Eisenbahn, genehmigt, welche die Viertel im Westen von London mit dem Centrum der Stadt in Verbindung setzen soll. Dagegen wurde ein zweites, zugleich mit dem vorgenannten vorgelegtes Projekt einer Linie von Cannon Street nach Hammersmith abgelehnt. Ein drittes Projekt einer Untergrundlinie, welche die Geleise der Metropolitanbahn zwischen Earl's Point und Mansion House zu dem Zwecke verdoppeln soll, um den Verkehr der direkt nach der City bestimmten oder von derselben abgehenden Züge mit einem einzigen Aufenthalte in Charing Cross zu vermitteln, dürfte nach allem Anscheine in der nächsten Session auch die Genehmigung des Parlamentes erlangen.

Die Länge der ersterwähnten, bereits genehmigten Untergrundlinie beträgt nur 3,2 km; sie wird 5 Stationen zwischen den Endpunkten erhalten, deren einer sich in Picadilly, der andere beim South Kensington Museum befinden wird. Beim letztgenannten Punkte wird ein unterirdischer Verbindungsgang zum Bahnhofe der Distrikteisenbahn führen, um auf diese Weise ein Umsteigen der Reisenden zu ermöglichen. Die Linie wird wie die City and South London Eisenbahn gebaut und betrieben werden. Sie wird aus zwei parallelen Röhrentunneln von kreisförmigem Querschnitte bestehen, von denen jeder ein Geleise erhalten wird. Dieselben werden in beträchtlicher Tiefe unter der Strassenfläche gelegt werden. Ihr innerer Durchmesser ist mit 3,48 m festgesetzt und wird derselbe an den Zwischenstationen auf 6,48 m vergrössert. An den beiden Endstationen werden die beiden Tunnel zur Erleichterung des Verschiebens und Geleisewechselns zu einem einzigen unterirdischen Gang von 7,62 m Durchmesser vereinigt. Die Bahn soll elektrischen Betrieb erhalten, zu welchem der Strom aus einer in Chelsea Creek gelegenen Centrale geliefert wird. Die Dauer des Bahnbaues ist auf zwei Jahre geschätzt; die Baukosten sind mit 15 000 000 Frcs. veranschlagt worden.

Eine Nachricht, die etwas Amerikanisch klingt, wird jetzt durch die Presse verbreitet. Danach soll man **die Staubplage auf der Eisenbahn**, die sich in Amerika der langen trockenen Zeiten und der weiten Entfernungen wegen noch viel stärker fühlbar macht als in Europa, dort auf folgende Art und Weise zu beseitigen suchen. In Städten, deren Strassen an starker Staubbildung leiden, besteht bekanntlich die nützliche, aber auch sehr kostspielige Einrichtung der Sprengwagen, welche die Strassen feucht halten und damit ein Aufwirbeln des Staubes verhindern. Eine Eisenbahnlinie kann sich natürlich nicht desselben Hilfsmittels bedienen, weil die Feuchtigkeit längst verdampft sein würde, bis ein neuer Zug die Strecke passiren würde. Die Pennsylvania-Eisenbahn soll nun den Gedanken gehabt haben, ihre Linie mit dem schwer verdampfenden Petroleumrückstand zu besprengen. Wenn sich auch ein Theil desselben allmählich verflüchtige, so bleibe doch der Rest in Form eines gleichmässigen, klebrigen, pechartigen Bodenüberzuges zurück, welcher die Staubtheilchen zu schweren Klumpen vereinige und so ihr Aufwirbeln verhindere. Es habe sich gezeigt, dass die Besprengung der Linie blos etwa 2 Mal im Jahre wiederholt zu werden braucht. Die Besprengung werde ausgeführt durch einen eigens konstruirten Sprengwagen, welcher an eine Lokomotive angehängt wird und so eingerichtet sei, dass das in einem Behälter enthaltene Oel durch Druckluft aufs feinste zerstäubt und über die ganze Linie gleichmässig vertheilt wird.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg. Im Saarkohlentarif Nr. 7 vom 1. April 1897 sind folgende Berichtigungen vorgenommen worden:

Station		statt
Aulendorf-Kohlwald	0,90	0,89
Burgweiler-v. d. Heydt	0,88	0,83
Burgweiler-Itzenplitz	0,89	0,39
Dettingen b. Urach-Heinitz	0,76	0,67
Dusslingen-Bous	0,76	0,71
Ebersbach b. Göppingen-Kreuzgraben	0,69	0,60
Eningen unter Achalm-Bous	0,79	0,76
Essingen-Itzenplitz	0,76	0,26
Grossaltdorf-König	0,71	0,61
Hausen i. Thal-Dechen	0,81	0,71
Hessenthal-Reden (Grube)	0,69	0,68
Markelsheim-Püttlingen	0,75	0,65
Plüderhausen - Saarbrücken	0,69	0,68
Thalhausen b. Rottweil-Hostenbach	0,71	0,61

Vorstehende Berichtigungen erhalten Gültigkeit vom 15. Oktober 1897. (1964)

St. Johann-Saarbrücken, 31. Aug. 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnen. Mit dem heutigen Tage ist unsere, zwischen den Stationen Charlottenhof und Dargibell abzweigende Neubaustrecke nach Ducherow, mit der Haltestelle Agneshof und der Station Ducherow dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Das Nähere ergibt unser Binnen-Gütertarif. (1965)

Friedland i/Meckl., den 2. Sept. 1897.
Direktion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Cottbus-Guben zwischen den Stationen Cottbus und Peitz Forsthaus in Kilometerstation 183,93 neu errichtete Haltepunkt Neuendorf für den Personenverkehr eröffnet.

Abfertigung von Reisegepäck, sowie Annahme von Privatdepeschen findet daselbst nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt.

Halle a/Saale, den 2. Sept. 1897. (1966)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrswiederaufnahme.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Vom 5. d. Mts. ab wird auf der Strecke Ostritz - Nikrisch der Personen- und Güterverkehr wieder aufgenommen.

Dresden, am 4. September 1897. (1967)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

5. Güterverkehr.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahn - Verband. Theil II Heft B. (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894. Bei der mit Gültigkeit vom 1. August d. J. einbezogenen Station Zepce der Bosnisch - Herzegowinischen Staatsbahnen beträgt die Zuschlagsfrist in Schnittpunkt 1 a — Frachtgut — $1^1/_2$ Tage.

München, im September 1897. (1968)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 10. August d. J. wird veröffentlicht, dass die Frachtsätze der Ausnahmetarife 5 b (Getreide), 5 e (Mais) und 6 (leere Säcke) für den Verkehr mit den Stationen der Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker, Bács - Bodroger, Puszta-Tenyö-Kún-Szt.-Mártoner und Kún-Szt.-Márton-Szenteser Lokalbahnen nicht am 1. September, sondern erst am 1. November d. J. ausser Kraft treten.

Dresden, am 3. September 1897. (1969)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe V. Am 5. September d. J. treten für die Stationsverbindungen

1. Hohenebra-Dachrieden, Mühlhausen (Thür.) Pr. Stb., Seebach bei Gotha und Grossengottern;
2. Sondershausen - Mühlhausen Thür.) Pr. Stb. und Seebach b. Gotha;
3. Wasserthalleben - Dachrieden und Mühlhausen (Thür.) Pr. Stb.

ermässigte Tarifentfernungen in Kraft.

Die einzelnen Ermässigungen sind bei den betheiligten Dienststellen in Erfahrung zu bringen.

Erfurt, den 1. September 1897. (1970)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der geschäftsführenden Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer und Deutsch-Niederländischer Verkehr. Die Artikel „Torfstreu und Torfmull" werden am 15. September d. J. in den Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Rohstofftarif) aufgenommen. Die Tarifänderung hat für den direkten Verkehr mit der Brölthal - Eisenbahn keine Gültigkeit. (1971)

Elberfeld, den 3. September 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 8. Sep-

tember l. J. gelangen für die Beförderung von Holz von Plan nach Tirschenreuth Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

München, im August 1897. (1972)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden „Erze, auch aufbereitete usw., wie im Spezialtarif III genannt" in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unseres Binnen-Gütertarifs, Theil II vom 1. Juni 1895 unter neuer Ziffer 8 mit den für Erde usw. unter a der Anwendungsbedingungen vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen aufgenommen.

Strassburg, den 28. August 1897. (1973)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit treten für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art der Spezialtarife I und II bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Berlin (Anhalt-Dresdener-, Görlitzer- und Schlesischer Bahnhof) nach Wien Erdbergerlände folgende Frachtsätze in Kraft:

a) für Eisen und Stahl usw. des Spezialtarifs I 223 ₰,
b) für Eisen und Stahl usw. des Spezialtarifs II 198 ₰

für 100 kg.

Diese Frachtsätze finden nur auf jene Sendungen Anwendung, welche mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen können und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind.

In diesen Frachtsätzen ist die Gebühr für den Zuschub von Wien Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten.

Breslau, den 1. September 1897. (1974)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreich - Ungarisch - Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 17. August l. J. sind für die Beförderung von Pflaster-, Bord- und Saumsteinen ab Andorf, Schärding, Taufkirchen und Wernstein einerseits nach Aubing und Pasing andererseits ermässigte Frachtsätze zur Einführung gelangt.

München, im August 1897. (1975)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Frachtermässigungen für Sendungen von und nach dem Schlesischen Ueberschwemmungsgebiet. Bis zum 31. Oktober d. J. wird die auf den Preussischen Staatsbahnen in nachstehenden Fällen ein Frachtnachlass von 50 % der regelmässigen Fracht gewährt:

a) für zur Koksbereitung bestimmte Steinkohlen in Wagenladungen von mindestens 10 t, welche als Ersatz für den durch das diesjährige Hochwasser verursachten Mangel an eigenen Kohlen bezogen werden
von Hans Heinrich Tiefbau, „ Charlottenbrunn, „ Wenzeslausgrube } nach Gottesberg;
b) für Garne, Twiste und Leinenwaaren, die, durch Hochwasser beschädigt, der Wiederherstellung wegen zur Beförderung gelangt oder als Ersatz solcher beschädigter Waaren bezogen worden sind, in Wagenladungen von 5 und 10 t zwischen Marklissa einerseits und Breslau (sämmtliche Bahnhöfe) und Wüstegiersdorf andererseits;
c) unter den gleichen Voraussetzungen wie bei b) für Garne, Kämmlinge und Kammzug zwischen Rosenau i/Schl. einerseits und Liegnitz, Schmiedeberg i/R., Wüstegiersdorf, Leipzig Eilenb. Bhf. und Wilhelmsburg andererseits.

Die Frachtermässigung tritt im Rückvergütungswege ein, wenn spätestens bis zum 1. Januar 1898 unter Vorlage der Original-Frachtbriefe durch eine Bescheinigung des Kreislandrathes der Nachweis erbracht wird, dass den vorbezeichneten Voraussetzungen entsprochen ist.

Breslau, den 4. September 1897. (1976)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn - Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. tritt im Verkehr mit den Stationen der Nebenbahn Hansdorf - Priebus eine Erhöhung der Ausnahmefrachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) zu Heft 1 und 2 sowie des Ausnahmetarifs 6 zu Heft 1 des Ostdeutschen Privat - Gütertarifs um 1 ₰ für 100 kg in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 1. September 1897. (1977)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif. Am 5. September 1897 gelangen zum vorgenannten Tarif

1. der Nachtrag II zum Heft Nr. 1,
2. „ „ IV „ „ „ 2,
3. „ „ IV „ „ „ 3,
4. „ „ V „ „ „ 4,
5. „ „ IV „ „ „ 5

zur Einführung.

Dieselben enthalten ausser Aenderungen und Ergänzungen

a) des Vorwortes,
b) der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung,
c) der besonderen Tarifvorschriften,
d) des Nebengebührentarifes,
e) des Tarifes für die Beförderung zwischen mehreren Stationen desselben Ortes etc. sowie
f) des Umkartirungstarifes,

namentlich neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Mühlhausen - Ebelebener Eisenbahn und der Hildesheim - Peiner Kreisbahn (für letztere jedoch nur in den Tarifheften 3 und 4) sowie Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, der Stations-Tarifsätze und der Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft über die Höhe der neu eingeführten Frachtsätze sowie über den weiteren Inhalt der Nachträge ertheilen vom 5. September d. J. ab die betheiligten Dienststellen.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 6. Juli 1897 zur Einführung gelangten Ueberführungsgebühren zwischen den Stationen Mühlhausen i/Th. Preuss. Staatsbahn und Mühlhausen i/Th. (Mühlhausen - Ebeleber Bahn) werden hierdurch aufgehoben.

Soweit durch die vorgenannten Nachträge Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst am 1. November 1897 zur Einführung.

Erfurt, den 2. September 1897. (1978)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen
betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Tarifheft 9 — Hessisch-Badischer Güterverkehr — ist mit Gültigkeit vom 1. September d. J. der Nachtrag III, Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Stationen, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und der Bestimmungen über die Abfertigungen von Gütersendungen mit den Badischen Nebenbahnen sowie Benachrichtigungen enthaltend, ausgegeben worden.

Karlsruhe, den 1. September 1897. (1979)
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Güterverkehr. Die mit Gültigkeit vom 1. August l. J. eingeführten Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Mauer- und Dachziegeln etc. ab Attnang-Puchheim und Vöcklabruck nach den Stationen der Strecke Freilassing-Berchtesgaden werden ab 15. Oktober aufgehoben und durch erhöhte Frachtsätze ersetzt.

München, im August 1897. (1980)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 10. September 1897 treten im Süd-Ostpreussischen Gütertarif für den Verkehr zwischen Königsberg i/Pr., Ostbhf. einerseits und den Stationen Bergenthal, Bischdorf, Dönhofstädt, Gerdauen, Rothfliess, Skandau, Wieps andererseits anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., 30. August 1897. (1981)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Am 10. September dieses Jahres treten in Kraft:

a) neue und ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaaren der Spezialtarife I und II in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen von den Schweizerischen Stationen Baden, Oerlikon, Rüti (Zürich), Töss, Winterthur und Zürich (Hptbhf.) nach Bodenbach loko und transit, Grottau, Kratzau, Reichenberg loko und transit und Tetschen loko und transit;
b) neue Frachtsätze für die Beförderung von zerlegten eisernen Maschinen in Einzelsendungen und in Wagenladungen von 5 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen zwischen Töss und Kratzau.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze und die Bedingungen, unter welchen sie angewendet werden, ertheilen die betheiligten Stationen und unser Verkehrsbüreau (Wienerstrasse 4, zweites Obergeschoss) auf Verlangen Auskunft.

Dresden, am 31. August 1897. (1982)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. September d. J. werden die Stationen Lutzig, Polzin, Redel, Simmatzig und Ziezeneff des Eisenbahn-Direktionsbezirks Stettin in den direkten Verkehr einbezogen. Vom gleichen Tage an treten für den Verkehr zwischen den Stationen Adlershof-Glienicke, Grünau, Hankels Ablage-Zeuthen, Königs-Wusterhausen, Mahlow, Nieder-Schöneweide-Johannisthal, Rangsdorf, Spindlersfeld und Zossen einerseits und den Stationen Gera (Reuss),

Grosszschocher, Leipzig I und II, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Stötteritz, Weida, Weida-Altstadt und Zeitz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits Frachtermässigungen ein.

Auskunft geben auf Anfrage die betheiligten Stationen.

Dresden, den 1. September 1897. (1983)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II. (Breslau, Kattowitz, Posen.) Vom 1. November d. J. ab werden sämmtliche von den Oberschlesischen Kohlen-Versandstationen nach den Stationen Gross-Selten, Nieder-Ullersdorf, Ober-Ullersdorf, Priebus und Wiesau Kreis Sagan der Nebenbahn Hansdorf-Priebus bestehenden und in dem oben bezeichneten, vom 1. April 1897 ab gültigen Kohlen-Ausnahmetarif Seite 136 bis 141 sowie im zugehörigen Nachtrage I Seite 12 enthaltenen Tarifsätze um je 1 ₰ für 100 kg erhöht.

Kattowitz, den 2. Sept. 1897. (1984)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer und Deutsch-Belgischer Vieh- usw. Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. wird die Station Thulin der Belgischen Staatsbahnen mit Frachtsätzen für Pferde, Fohlen und Ponies in den Rheinisch-Westfälisch-Belgischen und in den Deutsch-Belgischen Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen, Theil II, vom 1. Mai 1894 aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 4. September 1897. (1985)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1897 n. St. wird die Station Trier r. Mosel des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in den Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif, Heft 1, und in den Thorner Transittarif (zur Ausfuhr nach Polen) einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 31. August 1897. (1986)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Nordostdeutsch-Sächsischen Gütertarif werden mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) „Erze, auch aufbereitete, usw., wie im Spezialtarif III genannt" unter der neuen Ziffer 8 mit den für Erde usw. unter a der Anwendungsbedingungen vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen aufgenommen.

Bromberg, den 31. August 1897. (1987)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1.

I. Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifes Nr. 3.
II. Tarifirung von Traubenpressen, Traubenmühlen und Heupressen.

Mit Gültigkeit ab 1. Oktober 1897 treten im Theil II, Heft 1 des Tarifes für den vorbezeichneten Eisenbahnverband nachstehende Ergänzungen in Wirksamkeit:

I. Am Schlusse der Ziffer 1 der „Besonderen Bestimmungen" für die Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen, Eisenwaaren etc., Seite 73 des Nachtrages I) ist nachzutragen:

„Für Sendungen von Gegenständen, welche ihrer Beschaffenheit nach unzweifelhaft den Artikeln dieses Ausnahmetarifes beizuzählen, im Frachtbriefe jedoch nicht völlig gemäss den vorstehenden Bestimmungen deklarirt sind, gelangen bei Aufgabe in jeder Menge die Frachtsätze der Serie C Abtheilung a zur Anwendung."

Ziffer 4 der „Besonderen Bestimmungen" (Seite 74 Nachtrag I) über die Anwendung dieses Ausnahmetarifes erhält folgende Fassung:

„4. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes haben nur für Sendungen in der Richtung nach Rumänien Gültigkeit. Sendungen der in die Kategorie dieses Ausnahmetarifes fallenden Artikel, welche wegen Annahmeverweigerung, zur Reparatur oder aus anderen Gründen nach Deutschland zurückbefördert werden, sind im Oesterr.-Ungar.-Rumänischen bezw. im Rumänisch-Lindau-Vorarlberger Verbandsverkehre bis zu den Deutsch-Oesterreichischen Grenzstationen: Bregenz, Eger, Lindau, Oswiecim, Passau, Salzburg und Simbach abzufertigen. Für die Beförderung dieser Sendungen auf Deutschem Gebiete gelangen die ermässigten Frachtsätze des Transittarifes für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern (gültig vom 1. Mai 1897) im Rückvergütungswege zur Anwendung."

II. Im Artikelverzeichnisse des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Landwirthschaftliche Maschinen, Nachtrag I Seite 42) ist nach „Lokomobilen (ausschliesslich Lokomotiven)" einzustellen:

„Traubenpressen, Traubenmühlen und Heupressen."

Wien, am 2. September 1897. (1988)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II Heft 4. Die Stationen Krompach der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Ozd der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen werden in den im obenbezeichneten Verbande für die Beförderung von Eisen etc. bestehenden Ausnahmetarif 12 mit nachstehenden Schnitt-Frachtsätzen einbezogen und zwar:

Schnitt-Tafel A.

Ungarische Stationen	Eigenthumsbahn	a	b	c	d	e	f	g	h	i
		für 100 kg in Markpfennig								
		Schnitt I								
Krompach	K. O. B.	299	—	—	—	—	—	299	—	—
Ozd	U. St. B.	374	216	155	216	123	123	320	185	185
		Schnitt II								
Krompach	K. O. B.	177	99	99	99	86	86	177	99	99
Ozd	U. St. B.	295	176	140	176	110	110	295	176	176

Wien, am 4. September 1897. (1989)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Chilisalpeter zum Düngen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Mödritz	106 ₰
„ Sokolnitz	107 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Mödritz	101 ₰
„ Sokolnitz	102 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Mödritz	128 ₰
„ Sokolnitz	129 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, den 3. September 1897. (1990)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit werden in den Lokaltarif unter Ziffer 5 des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) die Artikel Torfstreu und Torfmull aufgenommen. (1991)
Betriebsabtheilung Breslau
der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Oktober 1894 und des dazu erschienenen Nachtrags I tritt für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn einerseits und Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (Direktionsbezirke St. Johann-Saarbrücken, Köln, Elberfeld, Essen a. d. Ruhr, Münster i/W. und Frankfurt a/M.) sowie der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion Mainz andererseits am 1. Oktober 1897 ein neuer Tarif in Geltung.

Derselbe liegt auf den an dem Verkehr betheiligten Stationen zur Einsicht aus.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 1[2] genehmigt worden.

Strassburg, den 27. August 1897. (1992)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

7. Lieferfristen.

K. K. priv. Böhm. Nordbahn. Die in den Kundmachungen vom 3. August 1897

Z. 19381 (Nr. 61 Inserat-Nr. 1723 d. Ztg.) und vom 17. August 1897 Z. 20393 (Nr. 65 Inserat-Nr. 1855) veröffentlichten Zuschlagsfristen werden infolge Aufnahme des Verkehrs in der Strecke B. Kamnitz-Tannenberg ab 1. September a. c. hinsichtlich der bestandenen Hilfsroute via B. Leipa aufgehoben, dagegen für jene Sendungen, welche über die Hilfsroute Bodenbach-Mittelgrund-Tetschen rollen, auf

drei Tage für Frachtgüter und
einen Tag für Eilgüter

herabgemindert.

Prag, am 1. September 1897. (1993)
Die Direktion.

K. K. priv. Böhmische Kommerzialbahnen. Einschränkung des Frachtgutverkehres und Einführung eines Lieferfristzuschlages anlässlich der Manövertransporte. Infolge starker Inanspruchnahme der Linie Detenic-Taxis-Dobrovic anlässlich der diesjährigen Herbstmanöver wird auf Grund der Bestimmungen des § 63 des Betriebsreglements, bezw. des Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr und des § 6 der Ausführungsbestimmungen mit Genehmigung des K. K. Eisenbahnministeriums Z. 8013/III vom 30 August 1897 für Frachtgüter für die Zeit vom 9. bis inklusive 11. September l. J. rücksichtlich der Linie Detenic-Taxis-Dobrovic eine Zuschlagsfrist von 3 Tagen zur gewöhnlichen Lieferfrist festgesetzt.

Dieser Zuschlag gilt für alle nach Stationen der vorbenannten Linie beförderten Sendungen mit Ausnahme von lebenden Thieren und Approvisionirungsgütern, welche innerhalb der oben angegebenen Zeit in Stationen der K. K. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen zur Beförderung angenommen oder von einer Anschlussbahn übernommen worden sind.

Eine Aufnahme von Frachtgütern in Stationen der Linie Detenic-Taxis-Dobrovic findet in der Zeit vom 9. bis 11. September l. J. nicht statt.

Wien, im September 1897. (1994)
Die Direktion.

---

8. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines stehenden Dampfkessels von 5 qm Heizfläche für Bahnhof Blumenberg soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eines stehenden Dampfkessels“ versehen zu dem auf Donnerstag, den 16. September 1897, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im August 1897. (1995)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge nach Maassgabe der Normalien für die Preussischen Staatseisenbahnen Blatt 33, 33 a, 34—40 soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnung und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung

a) einschliesslich Zeichnungen für 2,00 ℳ,
b) ausschliesslich Zeichnungen für 0,50 ℳ

bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung einer Lokomotiv-Drehscheibe für Bahnhof Eilsleben“
versehen, zu dem auf
Mittwoch, den 22. September 1897, Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im September 1897. (1996)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

9. Offene Stellen.

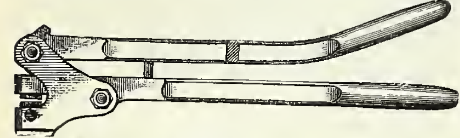
Bahnmeister gesucht,
welcher den Bestimmungen des Bundesrathes über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten genügt und befähigt ist, die Ausführung des Umbaues einer vorhandenen und des Ausbaues einer neuen Nebenbahnstrecke zu beaufsichtigen. Anfangsgehalt 1 600 ℳ, jährlich um 50 ℳ steigend bis 2 500 ℳ, daneben freie Wohnung bezw. entsprechende Entschädigung. Meldungen mit Zeugnissen oder beglaubigten Abschriften derselben über bisherige Thätigkeit zu richten an

Direktion der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn zu Altona. (1997)

Anzeigen.

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)
Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7

Plombenzangen
mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.



Remscheider Eisenbauanstalt und Wellblechfabrik
C. Erlinghagen in Remscheid.

Eisenkonstruktionen jeder Art,
Wellblechbuden, Stahlblechrollläden u. s. w.

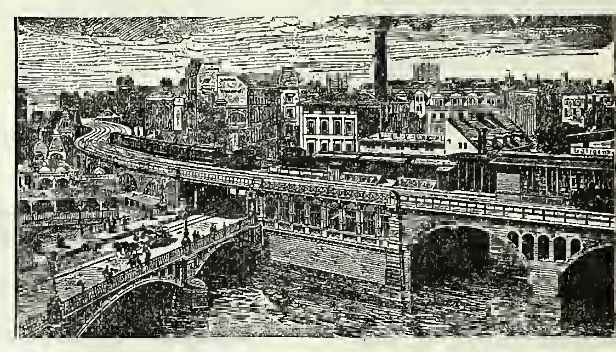
SPEZIALITÄT:
pat. Wellblechbedachungen nach D.R.P. No. 92622 für jede Dachneigung bis 1:20.

Büsscher & Hoffmann
(m. b. H.)
Bhf. Eberswalde, Halle a/S., Strassburg i/E., Mainz, Mariaschein i/B.
Filialen: Breslau, Königsberg i/Pr., Nürnberg.

Einf. und Doppel-Pappdächer, verbesserte Holzcementdächer.



Auf dem Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct



mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

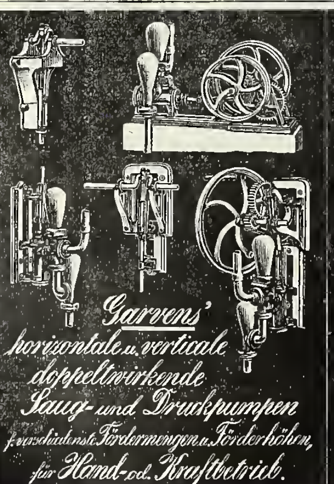
Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

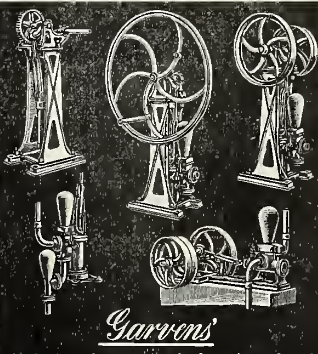
Kies-Schutzleiste für Holzcementdächer D. R.-P. 85 901.
Keine Löthung mehr erforderlich. Jeder Theil frei beweglich und leicht auszuwechseln.

Vertretung von

Haarmann's D. R.-P. 63 437	Haussen's D. R.-P. 75 684 / 87 015
Asphaltputz,	**Falzziegel-Unterdachung**
auf senkrechten u. hängenden Flächen von Stein, Eisen, Holz etc. für Mauern, Pissoirs, Bassins fest und fugenlos anzubringen.	mittelst Dachpapplage. Kein Eindringen von Schnee, Staub, Russ, Kein Schwitzwasser; dagegen Sturmsicherheit und Wärme-Isolirung.

Pumpen
aller Arten.
Verschiedenste Grössen u. Anordnungen f. Antrieb durch Menschen-, Thier- od. Elementarkraft.
Saug-, Saug- u. Hebe-, Saug- u. Druck-, Spritz-, Tiefbrunnen-Pumpen. Rotirpumpen. Widder. Röhrenbrunnen.





Commandit-Gesellschaft für Pumpen- & Maschinenfabrikation
W. GARVENS
HANNOVER
BERLIN, Kanonierstr. 1
KÖLN, Unt. Goldschmied 10/16
HAMBURG, Gr. Reichenstr. 23
WIEN, Walfischgasse 14.
Illustr. Cataloge portofrei.
GARVENS' PUMPEN
auch erhältlich durch alle Maschinenhandlungen u. s. w.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 26.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 71. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 11. September 1897.

Inhalt:

Wettbewerb der Eisenbahnen gegenüber der Schifffahrt.

Die Waare stromab zu führen, war von je die liebste Thätigkeit des Schiffers, denn bei der Fahrt stromaufwärts war Mannschaft auf den Leinpfad zu stellen und auch auf dem Kahn war sauere Arbeit nöthig. Die wettergebräunten Gestalten, der schwere Tritt, der rauhe Gesang der Schiffszieher (an der Elbe wurden sie „Boomätscher“ genannt) verlieh dem Ufer eigenen Reiz und dem Schifferleben Poesie — aber so blieb es nicht. Es meldete sich die Kraft des Dampfes als Hilfsmittel an, ein Motorkahn nahm eine ganze Reihe beladener Kähne auf und schleppte sie gegen den Strom. Die Kähne wurden immer breiter und länger, der Waaren wurden immer mehr, der einzelne Schiffseigner trat seinen Besitz an grosse und reiche Gesellschaften ab und das goldene Zeitalter der Schifffahrt schien gekommen.

Anders ist es heute, es gibt zum Theil schmale Dividenden und es wird getagt und berathen, wie dem Uebel abzuhelfen sei. Die Ursache des Uebels ist auch bald gefunden: die böse Eisenbahn soll an allem schuld sein. So ist es denn gekommen, dass der „grosse Ausschuss des Centralvereins für Hebung der Deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt“ in Punkt 3 seiner Tagesordnung

über die fortgesetzt gesteigerte Konkurrenzirung der grossen Wasserstrassen durch Deutsche Staatseisenbahnen verhandelte.

Die Ergebnisse sind im diesjährigen Heft 8 seiner Zeitschrift niedergelegt, aus dem einige, die Eisenbahn angehende, Stellen folgen mögen.

Seite 260 wird die von einem Eisenbahndirektor ausgesprochene Hoffnung, dass die Erstellung brauchbarer Seehafentarife eine allseitig zufriedenstellende Lösung finden möge, und ferner der Hinweis auf eine Berechnung der durch Frachtermässigungen zunächst zu erwartenden, aber durch die Mehrbeförderung voraussichtlich wieder zu deckenden Ausfälle, als „Kampf aufs Messer“ bezeichnet.

Seite 262 heisst es: Einzelne Eisenbahntarife, welche bestimmt oder doch geeignet sind, parallel laufenden Wasserstrassen einen Theil des Verkehrs abzunehmen, sind gewiss zu verdammen.

Seite 263: Nach unserer Ansicht darf die Eisenbahnverwaltung durch ihre Tarifmaassregeln in die natürlichen Wettbewerbsverhältnisse nicht eingreifen. — Wir sind der Ansicht, dass der billigste Verkehrsweg als der natürliche anzusehen sei.

Seite 265: Wasserstrassen und Eisenbahnen bestehen heute einmal neben einander und müssen sich gegenseitig mit einander abfinden. Fragt man sich aber, wie das zu geschehen hat, so, glaube ich, dürfte man doch mit einer gewissen Berechtigung antworten: Die Eisenbahnen haben den Verkehr zu

bewältigen, der kleinere Quantitäten möglichst schnell nach vielen verschiedenen Orten vertheilen soll. Der Schifffahrt aber müsste der Verkehr zufallen, bei dem es nicht so auf die Schnelligkeit ankommt als darauf, dass grössere Gütermengen zwischen zwei gegebenen, am Wasser belegenen Orten zwar langsam aber billig und regelmässig befördert werden.

Seite 266 wird der regelmässige Frachtsatz für Eisenwaaren des Spezialtarifs II, Aschersleben - Stettin, 305 km um 119 ₰, als eine „Konkurrenzirung der Wasserfracht durch die Bahnfracht" bezeichnet, weil die Schifffahrt langsamer und zu höherer Fracht befördert als die Eisenbahn.

Auf derselben Seite wird in Erdfarben ein Artikel des Spezialtarifs III erwähnt, den die Eisenbahn von Wernigerode nach Stettin, 221 km zu dem regelmässigen Frachtsatze von 61 ₰, gegen 95 ₰ Fracht der Schifffahrt, befördert und mit dem Ausdrucke des Bedauerns hinzugefügt, dass es auch hier der Schifffahrt nicht möglich sei, mit den Eisenbahnen zu konkurriren. Weiter wird aus dem Umstande, dass die Eisenbahn bei regelmässigen Frachten billiger als die Schifffahrt befördert, gefolgert, „dass neuerdings das Bestreben bestehe, die Binnenschifffahrt herabzudrücken und den Verkehr auf den Wasserstrassen zurückzudrängen."

Das nennt man auf derselben Seite die „ungesunde Konkurrenzirung der Wasserstrassen durch die Eisenbahn."

Seite 268 heisst es: Was wir wollen und haben müssen, das ist die gleiche Behandlung der Umschlagstarife mit den anderen Tarifen. Heute ist die Frage des Wagenmangels bereits gestreift worden. Es ist ganz klar, dass zur Zeit des Frühjahrs, Sommers und Herbstes, wo die Schifffahrt im Gange ist, der Verkehr sehr lebhaft ist und dann eine grosse Anzahl Wagen blos auf die kürzeste Entfernung gebraucht wird. Wenn im Winter die Ströme zugefroren sind, wird der Verkehr schwächer, weil ein grosser Theil der Bedürfnisse gedeckt ist, da kann die Eisenbahn den Verkehr auf grössere Entfernungen übernehmen.

Seite 270: Tarifermässigungen, welche die Wirkung haben, die Wasserstrassen zu konkurrenziren, wollen wir nicht, die müssen bekämpft werden.

Dieselbe Seite verzeichnet die einstimmige Annahme einer früheren Resolution des Inhalts: „der Wettbewerb der Eisenbahnen gegen die Wasserstrassen darf ohne schwere Beeinträchtigung der wirthschaftlichen Aufgaben beider Verkehrsmittel nur im Rahmen einer einheitlichen gesunden Tarifbildung (der Bahnfrachten), nicht durch Konkurrenz-Ausnahmetarife und Erschwerungen des Umschlagsverkehrs geführt werden."

Nicht nur an den angegebenen Stellen, sondern auch anderwärts wird darüber geklagt, dass parallel mit der Eisenbahn laufende Wasserstrassen durch die Tarife der ersteren — und zwar werden hierbei namentlich die Preussischen Staatsbahnen hervorgehoben — geschädigt werden. Nun ist es ja bekannt und einer der Herren hat es Seite 270 bestätigt, dass auf dem Rheine der Hauptverkehr nicht thalwärts geht, sondern bergwärts kommt. Die Rheinschiffe können billig zu Thal fahren, aber zu Berg entstehen höhere Kosten. Wie soll sich, fragen wir, hierzu nun die Eisenbahn verhalten? Soll sie auch richtungsweise verschiedene Tarife einführen oder soll sie, um die Schifffahrt nicht zu schädigen, in beiden Richtungen die höheren Bergfrachten der Schifffahrt annehmen?

Mehrere Redner haben sich gegen die niedrigen Sätze der Eisenbahn im Verkehre mit den Hafenplätzen gewendet. Sind sie nun, fragen wir, der Meinung, dass der Verkehr mit den Hafenplätzen, weil in den Hafen zumeist ein schiffbarer Fluss einmündet, ausschliessend dem Wasserwege überlassen werden soll? Der natürliche Weg, wurde in der Sitzung gesagt, ist der billigste und danach scheint gefolgert zu werden, dass die Eisenbahn immer theuerer sein müsse, als die Schifffahrt, und folglich letztere ausschliesslich den Verkehr zu führen habe.

Nun ist zwar die Schifffahrt an den Lauf des Flusses gebunden, das hindert sie aber nicht, den Verkehr auch nach den von ihr nicht zu erreichenden Orten für die Umschlagsplätze zu beanspruchen. Von und nach den letzteren soll die Eisenbahn möglichst billig, über die direkt zum Hafen führende Bahnstrecke soll sie aber nur zu Sätzen fahren, die die Schifffahrt billigt, denn jeder Frachtsatz, der nur irgendwie geeignet sein könnte, der Eisenbahn einen von der Schifffahrt angestrebten Verkehr zuzuwenden, ist zu „verdammen".

Der der Eisenbahn zugestandene Verkehr soll in kleineren, möglichst schnell und nach verschiedenen Orten vertheilten, kurze Entfernungen durchlaufenden Gütermengen bestehen, das Uebrige soll die Schifffahrt befördern. Im Winter kann sie das aber nicht immer. Da ist nach der Meinung des Redners ein grösserer Theil der Bedürfnisse bereits gedeckt, namentlich durch die Schifffahrt, und deshalb darf dann die Eisenbahn den Verkehr auch auf grössere Entfernungen aufnehmen.

Als Hauptzweck von Tarifermässigungen der Eisenbahn wird Seite 261, 262 und 268 die Konkurrenz gegen die Wasserstrassen hingestellt und die Staffel des Rohstofftarifs von 350 km soll nur gewählt sein, weil die Rheinstrasse von der Ruhr bis Mannheim ungefähr ebenso lang ist. Rücksichten auf die Interessen der Industrie, des Handels und der Landwirthschaft werden also bei der Eisenbahn gar nicht vorausgesetzt, der einzige Zweck ihrer Tarifmaassnahmen ist Schädigung der Schifffahrt. Nach Seite 261 haben die Deutschen Eisenbahnen (diesmal also nicht allein die Preussischen) Verwahrung und Unmuth in allen betheiligten Kreisen erzeugt und das ökonomisch wichtigste Gut, möglichste Beständigkeit in den Transportverhältnissen, muthwillig zerstört. Wer aber, kann hier entgegengehalten werden, ist denn schon durch die Natur des Beförderungsweges auf steten Wechsel in den Tarifverhältnissen hingewiesen? Doch nur die Schifffahrt. Sie ändert ihre Tarife viele Mal im Jahre, sie schliesst besondere Verträge mit den Kunden ab, die viel bringen, sie gewährt Frachtnachlässe, die nur dem Empfänger bekannt werden, sie bindet sich an keinen Tarif, sie schaltet je nachdem ihr Interesse es empfiehlt — und dieselbe Schifffahrt bezeichnet die möglichste Beständigkeit als das ökonomisch wichtigste Gut und beschuldigt die Eisenbahn, es muthwillig zu zerstören!

Doch genug von den Reden in einer grösseren Gesellschaft von Fachgenossen, die sich dabei unter sich gefühlt haben mögen. Es kommt überall vor, dass in solchen Fällen Manches gesprochen wird, was nicht durchgängig vertreten werden kann. Die Anklagen der Schifffahrt gegen die Eisenbahn entspringen der Unzufriedenheit mit der eigenen Lage. Muss denn aber wirklich die Eisenbahn schuld daran sein? Es ist ja gar nicht denkbar, dass Maassnahmen, die hier die Rheinische Eisenindustrie, dort die Schlesische Landwirthschaft mit ihren Nebenzweigen, dort wieder Mittel- oder Süddeutsche Verhältnisse als nutzbringend haben erscheinen lassen, von der Eisenbahn darauf hin geprüft werden können, ob sie in irgend einer Weise auf die Schifffahrt einwirken. Diese fragt auch nicht in erster Linie nach den Interessen und Wünschen der Eisenbahn. Wie oft werden aber von der Eisenbahn Anträge auf Frachtermässigung, die mit dem Hinweise auf die Billigkeit der Schifffahrt begründet werden, dahin beantwortet, dass unter Umständen die Schifffahrt billiger als die Eisenbahn bleiben müsse, dass also eisenbahnseitig auf einen Wettbewerb gegenüber der Schifffahrt verzichtet wird. Gerade so ist es mit dem Landfuhrwerk auf sehr kurze Entfernungen, die Eisenbahn kann und will ja nicht alles fahren.

Ein Blick auf die veröffentlichten Dividenden von Schifffahrtsgesellschaften zeigt allerdings, dass nicht überall Reichthum vorhanden ist, aber dieser Thatsache können doch auch andere Ursachen zu Grunde liegen, als nur die Tarife der Eisenbahnen. Letztere haben auch reicherer Erträgnisse sich erfreut, als noch wenige Hauptlinien den Verkehr grösserer Gebiete beherrschten. Das ist jetzt vorüber und der gleichen Erfahrung kann sich auch die Schifffahrt nicht entziehen.

Die früher kleinere Anzahl von Kähnen hatte reichliche und lohnende Aufträge, mit der uferlosen Vermehrung der Fahrzeuge aber konnte der Verkehr nicht Schritt halten, man

machte ihn sich gegenseitig streitig, man setzte die Frachten immer weiter herab und schliesslich suchte man — als nichts half — die bisherigen Kunden der Eisenbahn für sich zu gewinnen, während von dieser Geduld und Opferwilligkeit erwartet wird. Zu besorgen ist, dass die Eisenbahn selbst bei Bethätigung dieser Eigenschaften den Schifffahrtsgesellschaften nicht helfen könnte, so lange diese unter sich durch gegenseitige Frachtunterbietungen Krieg führen, die Frachtenaufgeber durch Verwilligung jeder Forderung immer anspruchsvoller machen und somit selbst die Schmälerung ihrer Einnahmen verschulden.

Wenn in der mehrerwähnten Sitzung gesagt ist, der Eisenbahn gebühre das Gut, das schnelle Beförderung verlange, so übersieht man, dass die Schifffahrt in das, selbst nach ihrem Zugeständnisse, der Eisenbahn gehörige Verkehrsgebiet schon längst eingegriffen hat. Die Eilschiffe befördern nichtsperrige Güter auf ungefähr 600 km in 50 bis 90 Fahrstunden und zwar 100 kg laut vollen Tarifs bis zu 90 ₰ abwärts. Ausserdem dürften durch Verträge wohl auch noch billigere Sätze vereinbart werden. Das ist nun gewiss eine Leistung, zu der man der Schifffahrt gratuliren kann, aber die Selbstlosigkeit, welche die Schifffahrt der Eisenbahn zur Pflicht machen möchte, wird nicht damit bethätigt, wenn die Schifffahrt auf diese Weise den von ihr selbst der Eisenbahn zugesprochenen Verkehr an sich zieht.

Die Eisenbahn soll nach den Umschlagsplätzen billig fahren. Wenn auch nicht allenthalben Frachtermässigungen für den Umschlagsverkehr zugestanden sind, so wird doch nach und von diesen Plätzen nirgends theurer als im allgemeinen gefahren. Man sollte meinen, dass die Schifffahrt den Verkehr dieser Umschlagsplätze nach Kräften begünstigen und unterstützen würde; das ist aber nicht immer der Fall. Es ist vorgekommen, dass die Schifffahrtsgesellschaften gleichzeitig ungeheuere und von der Eisenbahn unmöglich in kurzer Zeit zu bewältigende Gütermengen an einen solchen Platz geworfen haben; dann aber soll die Schifffahrt in einigen Fällen dem Nothstande keine Rechnung getragen, sondern Liegegelder gefordert und zum Theil auch eingeklagt haben.

In der Seite 270 niedergelegten Resolution wird eine „einheitliche gesunde Tarifbildung" gefordert und in Klammer „der Bahnfrachten" hinzugefügt. Wir möchten glauben, dass eine gesunde Tarifbildung sich auch für die Schifffahrt empfehlen werde, dass letztere an die Eisenbahn nicht Ansprüche stellen sollte, denen sie selbst sich nicht unterwirft, und dass zu einem gedeihlichen Zusammenwirken beider Verkehrsmittel eine Verständigung über die beiderseitigen Maassnahmen gehören dürfe.

Nach der Art der Forderungen, die bei den Verhandlungen des Ausschusses von der Schifffahrt an die Eisenbahn gerichtet wurden und beim Mangel einer Erklärung darüber, dass auch berechtigte Wünsche der Eisenbahn in Erwägung gezogen werden sollen, vermögen wir an einen Erfolg der „Resolution" nicht zu glauben.

Fünfzigjähriges Jubiläum der ersten Schweizerischen Eisenbahn.

Am 9. v. Mts. ist ein halbes Jahrhundert verflossen, seitdem das Eisenbahnzeitalter in der Schweiz begann. Zwar hatte die Schweiz schon seit 1844 einen Schienenstrang auf ihrem Gebiete, das 1,8 km lange Theilstück der Linie Basel-Strassburg. Die erste von einer Schweizerischen Gesellschaft erbaute Linie aber wurde am 9. August 1847 eröffnet. Es war dies die Nordbahn von Zürich nach Baden, der Anfang einer Verbindung von Zürich nach Aarau und Basel.

Die Anfänge des Schweizerischen Eisenbahnwesens waren nicht erfreuliche. Die kleinen Verhältnisse und besonders die damalige politische Verfassung waren für solche grossen Werke ungünstig. Schon im Jahre 1838 hatte sich eine Aktiengesellschaft für die Herstellung einer Eisenbahn von Zürich nach Basel gebildet. Für den Kanton Zürich war auch die Konzession ertheilt worden und die Vorarbeiten begannen im Jahre 1840. Die Baukosten der ganzen Linie über Baden nach Koblenz und von dort dem linken Rheinufer entlang bis Basel waren auf 12 528 093 Frcs. veranschlagt. Anstatt auf die benöthigten 30 000 Aktien wurde aber die geforderte Einzahlung von 9 % des Betrages nur auf 9 178 Stück geleistet. Die Aktiengesellschaft war gezwungen, sich im Dezember 1841 aufzulösen. 4 Jahre später bildete sich eine neue Gesellschaft. Als Oberingenieur der Bahn wurde der Generalinspektor der Oesterreichischen Eisenbahnen Herr von Nigrelli gewonnen, der im November 1845 nach Zürich kam, ein Ingenieurbüreau unter der Leitung der Zürcherischen Ingenieure Wild und Bürkli einrichtete und die ganze Linie von Zürich bis Aarau und von Baden bis Basel untersuchte. Die nöthigen Aufnahmen von Zürich bis Baden wurden vollendet und die Gesammtkosten für dieses 23,3 km lange Theilstück auf 3 087 880 Frcs. berechnet. Am 16. März 1846 konstituirte sich die Gesellschaft und es begannen die Expropriationen und der Bau der Linie. Die Städte Zürich und Baden machten der Gesellschaft Schenkungen an Grund und Boden für den Bau der Bahnhöfe.

Der Bau der Bahn wurde erschwert durch das hügelige und rutschige Terrain zwischen Wettingen und Baden, ein seit dem Jahre 1877 infolge des Baues zweier Brücken über die Limmat verlassenes Bahnstück. Der Bau erforderte die Herstellung von 10 Brücken und eines Tunnels bei Baden. Ende Juli 1847 war die Eisenbahn vollendet und alles dazu nöthige Betriebsmaterial angeschafft.

Die Lokomotiven, 4 Stück nach sogen. Amerikanischem Systeme mit vorderem Drehgestell, kamen aus der Werkstätte von Emil Kessler in Karlsruhe; die Wagen, ebenfalls nach Amerikanischem Systeme mit beweglichen Untergestellen und mittlerem durchgehenden Gange, wurden unter Anleitung des Wagenfabrikanten Wetzlich von Wien durch die Firma Schmieder & Mayer in Karlsruhe gebaut.

Der Oberbau bestand aus eichenen Querschwellen und Vignolschienen von 28 kg Gewicht auf das laufende Meter. Sie waren für die geraden Strecken und sanfteren Kurven 5,4 m lang, für die engeren Kurven, von denen jedoch nur 2 Halbmesser unter 600 m hatten, 4,5 m lang. Die Querschwellen hatten eine Länge von 2,25 m und wurden in der Regel auf 0,90 m Entfernung gelegt. Bei Ausweichungen und Kreuzungen sowie auf grossen Dämmen und überhaupt auf schwierigeren Punkten, wurde für jede Schienenlänge 1 Schwelle mehr eingelegt.

Die Lokomotivführer, Zürcherische Werkstättenarbeiter, waren auf der Grossherzoglich Badischen Bahn ausgebildet worden. In den ersten Jahren wurden die Lokomotiven mit Holz geheizt. Die Maximalgeschwindigkeit betrug 36 km in der Stunde.

Am 7. August 1847 fand die Eröffnungsfeierlichkeit unter grosser Betheiligung der Bevölkerung statt. Die Lokomotive war mit Guirlanden geschmückt. Zuvorderst standen 2 Lokomotivführer in alter Waffenrüstung und mit Bannern in der Hand; ein dritter leitete die Maschine. Sodann folgte ein Wagen mit Musik und ihm nach die übrigen Wagen. Die meisten Wärterhäuser waren mit Kränzen geschmückt und überall, besonders an den Bahnhöfen Zürich und Baden, drängten sich grosse Menschenmassen.

Die Bahn wurde am 9. August 1847 dem Betriebe übergeben. Es gingen täglich 4 Züge in jeder Richtung. Die Einnahmen erhöhten sich rasch. Im ersten Betriebsjahre, das 11 Monate umfasste, wurden 166 248 Personen befördert, im zweiten schon 204 121 und im dritten 223 207.

Heute nach 50 Jahren hat die Schweiz ein mehr als 150 Mal so grosses Eisenbahnnetz als die Linie Zürich-Baden, und die Schwierigkeiten, die damals der Anlage entgegenstanden, verschwinden vor den heutigen Leistungen der Eisenbahntechnik.

Zur Erinnerung an die vor 50 Jahren erfolgte Einweihung dieser ersten Schweizerischen Eisenbahn veranstaltete der Stadtrath von Baden am 7. v. Mts. eine kleine Feier, bei der die Regierungen der Kantone Zürich und Aargau, die städtischen Behörden von Zürich und Baden und die Direktion der Nordostbahn vertreten waren. In den bei diesem Anlasse gehaltenen Reden wurde, bei aller Anerkennung der Verdienste der Gründer der Schweizerischen Privatbahnen, vor allem die heute bestehende Nothwendigkeit der Eisenbahnverstaatlichung betont.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Direktionsbezirk Halle an der Saale. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Cottbus - Guben zwischen den Stationen Cottbus und Peitz-Forsthaus in Kilometerstation 183,93 neu errichtete Haltepunkt Neuendorf für den Personenverkehr eröffnet. Abfertigung von Reisegepäck, sowie Annahme von Privatdepeschen findet daselbst nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt. Die Entfernung bis Cottbus beträgt 10,08 km, bis Peitz-Forsthaus 4,22 km.

Bezeichnung von Stationen. Direktionsbezirk Hannover. Die an der Bahnstrecke Langwedel-Uelzen belegene Haltestelle Gr. Linteln wird am 1. Oktober d. J. die Bezeichnung „Kirchlinteln" führen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3385 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss gleichnamiger Eisenbahnstationen usw. (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3420 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Kosten der Stellwerke (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Aus Anlass der zahlreichen **Eisenbahnunfälle**, die in der letzten Zeit vorgekommen, schreibt die „Berliner Korrespondenz" folgendes:

„Wenn in die Oeffentlichkeit gebrachte gute Rathschläge den Eisenbahnbetrieb sicherer machen könnten, so würde sich dieses Ziel, auf das zahlreiche Kräfte unausgesetzt hinarbeiten, ja bald erreichen lassen. Aber so einfach liegt die Sache denn doch nicht. Eisenbahnunfälle können, soweit dies überhaupt in der menschlichen Macht liegt, nur verhütet werden, wenn die Anlagen, Einrichtungen und Ausrüstungen der Bahnen zweckmässig hergestellt und in gutem Zustande erhalten werden, wenn ihr Personal sachkundig und zuverlässig ist und wenn der Betrieb richtig gehandhabt wird. Zu dem Zwecke sind die wesentlichsten Vorschriften durch die vom Bundesrath erlassenen Ordnungen (die Betriebsordnung, die Signalordnung, die Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen, die Bahnordnung für Nebenbahnen, die Bestimmungen über die Befähigung der Eisenbahn - Betriebsbeamten usw.) einheitlich geregelt. Anderes, wo ein gewisser Spielraum gelassen werden musste, z. B. bei der Dienstdauer der einzelnen Beamtenklassen, der Sonntagsruhe usw., ist auf besonderem Wege geordnet. Der fortschreitenden Entwickelung des Eisenbahnwesens entsprechend, werden alle jene Vorschriften vom Reichs-Eisenbahnamte nach den gemachten Erfahrungen und unter Mitwirkung von sachkundigen Vertretern der Eisenbahnverwaltungen periodisch aufs neue durchgesehen und ausgestaltet, auch die nöthigen Aenderungen in die Wege geleitet. Ihre Befolgung wird vom Amte ständig überwacht und bei der Bereisung der Bahnen durch seine Mitglieder kontrolirt, soweit deren Anzahl es ermöglicht; ferner sind regelmässige Revisionen der Bahnlinien, ihres Oberbaues und der Brücken vorgeschrieben.

Ueber die vorkommenden Unfälle insbesondere gehen dem Reichs-Eisenbahnamte allmonatlich Nachweisungen zu, in denen jeder einzelne Unfall verzeichnet und erläutert ist. In zahlreichen Fällen werden die Untersuchungsverhandlungen eingefordert und wird den Ursachen nachgegangen. Ausserdem ist aber jeder schwere Unfall telegraphisch zu melden, worauf sich je nach den Umständen sofort ein Mitglied des Amtes zur Untersuchung an Ort und Stelle begibt. Findet sich ein Missstand irgend welcher Art, so wird Abhilfe veranlasst. Wahrnehmungen von allgemeinerem Interesse werden auch den übrigen Verwaltungen zur praktischen Verwerthung mitgetheilt.

Naturgemäss ist die Beseitigung der Ursachen, die zu den Unfällen geführt haben, und zwar weniger der unmittelbaren als der tiefer liegenden, oft mit erheblichen Schwierigkeiten verknüpft. Handelt es sich doch auch meistens um Maassregeln, die Geld, unter Umständen recht viel Geld kosten — Umbau von Bahnhöfen, Vermehrung des Personals usw. Insbesondere sei z. B. erinnert an die äusserst wichtige und zugleich finanziell bedeutsame Frage einer Verstärkung des Oberbaues der Eisenbahnen, für die das Reichs-Eisenbahnamt mit Rücksicht auf die im Zuge der Zeit liegende grössere Fahrgeschwindigkeit schon seit Jahren nachdrücklich eingetreten war. Erst vor wenigen Monaten konnte diese Frage ihre befriedigende Erledigung finden, indem durch Beschluss des Bundesraths die vorschriftsmässige Tragfähigkeit für den Oberbau von 7 000 auf 8 000 kg erhöht wurde.

Der Grund, weshalb das Reichs-Eisenbahnamt die Ergebnisse seiner Unfallsuntersuchungen nicht zu veröffentlichen pflegt, scheint uns nahe zu liegen. Bekanntlich wird fast über jeden schweren Unfall eine gerichtliche Untersuchung eingeleitet. Wenn nun von autoritativer Seite eine Kundgebung über die Ursachen erfolgte, z. B. über das Verschulden eines Beamten, so wäre damit eine höchst bedenkliche Einwirkung auf das gerichtliche Verfahren verknüpft, die durchaus vermieden werden muss. Dass aber vom Reichs-Eisenbahnamte nichts unterlassen wird, um die Betriebssicherheit auf den Deutschen Eisenbahnen zu wahren und nach Möglichkeit zu erhöhen, darüber könnten wohl am besten die Eisenbahnverwaltungen selbst Zeugniss ablegen, die vielleicht geneigt sein würden, eher über das zu Viel als das zu Wenig der fürsorglichen Einwirkung des Reichs-Eisenbahnamtes auf diesem Gebiete zu klagen."

— Der Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat an sämmtliche Eisenbahndirektionen folgende Verfügung erlassen:

In neuester Zeit sind bedauerlicher Weise auf den Preussischen Staatsbahnen mehrfach, zum Theil schwere Unfälle zu beklagen gewesen. Sie sind, so weit hat festgestellt werden können, meistentheils darauf zurückzuführen, dass die für die sichere **Handhabung des Eisenbahnbetriebes** bestehenden Vorschriften nicht genügend beachtet worden sind. Ich nehme hieraus Anlass, den Königlichen Eisenbahndirektionen aufzugeben, erneut den im äusseren Betriebsdienste beschäftigten Beamten und Bediensteten die genaueste und peinlichste Beachtung aller ihnen für die Sicherung des Eisenbahnbetriebs ertheilten Anweisungen einzuschärfen und dafür Sorge zu tragen, dass nur solches Personal im äusseren Betriebsdienste beschäftigt wird, das die ihm in der bezeichneten Richtung ertheilten Vorschriften nicht nur kennt, sondern auch versteht und anzuwenden weiss.

Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin hat infolge des obigen Erlasses des Ministers wegen der Eisenbahnunfälle die Inspektionsvorstände angewiesen, „alle diejenigen Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter, denen die im Betriebsdienste erforderliche Umsicht und Gewissenhaftigkeit mangelt, oder die durch ihre Lebensweise zur Weiterbeschäftigung in diesem Dienste untauglich erscheinen, in einem baldigst zu erstattenden Berichte namhaft zu machen, damit diese Beamten aus dem Betriebsdienste entfernt oder in andere ihrer Leistungsfähigkeit mehr entsprechende Dienstzweige übergeführt werden können."

— Das Projekt, die Strecke **Berlin - Friedrichshagen** zu einer **Hochbahn** auszugestalten, hat — wie verlautet — die Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten gefunden; die erforderlichen Baukosten sollen bereits in den Preussischen Etat für 1898/99 eingestellt werden. In Karlshorst, Köpenick und Friedrichshagen sollen die den Bahnkörper schneidenden Strassen Unterführungen erhalten, und zwar in der bisherigen Führung.

— Welch' ausserordentlichen Umfang **der von Berlin ausgehende Fernverkehr während der Hauptreisezeit** — 1. Juli

bis 15. August — angenommen hat, veranschaulicht eine von der Berliner Eisenbahnverwaltung soeben beendete Zusammenstellung der nach amtlicher Zählung in den letzten Jahren auf den Berliner Hauptbahnhöfen zur Ausgabe gelangten Fernverkehr-Fahrkarten. Im Jahre 1895 wurden in Berlin 717 413 Fahrkarten verkauft, im vorigen Jahre 780 329 und während der diesjährigen Reisezeit 785 542 Fahrkarten! Es kamen danach in diesem Jahre 17 077 Stück auf den Tag! Die Frequenz der einzelnen Tage ist aber naturgemäss sehr ungleich: so sind allein am 3. Juli d. J., dem Tage des Ferienbeginnes, 30 972 Fahrkarten verkauft worden. Diese Zahlen enthalten — wohlgemerkt — nicht die Fahrkarten des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs, auch nicht die von durchgereisten oder denjenigen Personen gelösten Fahrkarten, welche auf Grund ihrer Rückfahrkarten von Berlin aus abgereist sind. Somit geben die Ziffern gewissermaassen die Zahl der nach auswärts gereisten Berliner an! — Diesem gewaltigen Personenverkehr entspricht der Umfang der Gepäckbeförderung, der an vielen Tagen geradezu unheimlich wurde. Es gelangten nämlich nicht weniger als 214 423 Stück Reisegepäck zur Abfertigung (im Vorjahre belief sich diese Zahl schon auf 200 846 Gepäckstücke). Davon entfallen auf den 3. Juli allein 11 665 Stück. Erfahrungsgemäss können in einem Gepäckwagen nur bis 120, im Nothfalle bis 150 Gepäckstücke verladen werden. Zur Beförderung jener 214 423 Gepäckstücke waren somit mindestens 1 715 Packwagen erforderlich; thatsächlich sind natürlich weit mehr Wagen in Anspruch genommen worden, weil das bezeichnete Quantum nicht mit einem Male aufgeliefert worden ist und bekanntlich jeder auch nur wenig belastete Personenzug einen Packwagen mit sich führen muss. Dem Verkehrsumfange nach ordnen sich die Berliner Bahnhöfe in nachstehender Reihenfolge: Stettiner Bahnhof (191 385 Fahrkarten, 55 622 Gepäckstücke), Anhaltischer Bahnhof (146 335; 48 101), Lehrter Hauptbahnhof (122 365; 22 374), Bahnhof Friedrichstrasse (84 723; 37 911), Potsdamer Bahnhof (66 697; 16 517), Schlesischer Bahnhof (59 379; 6 576), Bahnhof Alexanderplatz (50 726; 8 631), Görlitzer Bahnhof (32 140; 9 744), Bahnhof Zoologischer Garten (19 308; 6 755) und Bahnhof Charlottenburg (12 484 Fahrkarten, 2 192 Gepäckstücke). Der Stettiner Bahnhof nimmt hiernach den ersten Rang ein, was sich aus der bedeutenden Zunahme das Reiseverkehrs nach den Ostseebädern erklärt.

— Die Frage einer Verbesserung der wichtigen **Verbindungslinie Warnemünde-Gjedser** wird dem Vernehmen nach in den betheiligten Kreisen Mecklenburgs ernstlich erwogen, wie die Zusammenkunft zeigt, die soeben zwischen Abgesandten aus Mecklenburg-Schwerin und Vertretern der Dänischen Staatsbahnen in Kopenhagen stattgefunden hat. Es handelt sich um die Errichtung einer Dampffährenverbindung zwischen Warnemünde und Gjedser, die dann die erste dieser Art zwischen Deutschland und Dänemark sein würde. Schon als der Dänische Staat seine letzte Dampffähre zwischen Kopenhagen und Malmö 1895 in Betrieb setzte, wurde sowohl von dem verstorbenen Verkehrsminister Ingerslew, wie von den zu den Eröffnungsfeierlichkeiten erschienenen Deutschen Vertretern dem Wunsch Ausdruck gegeben, dass in naher Zukunft auch Deutschland und Dänemark mit einer Dampffähre verbunden werden mögen. Was die Verwirklichung dieser Idee beschleunigen dürfte, das ist die in diesem Frühjahr eröffnete Dampferlinie zwischen Sassnitz-Trelleborg, die mit neuen zeitgemäss eingerichteten Schiffen arbeitet und in Verbindung mit den von der Deutschen und der Schwedischen Eisenbahnverwaltung getroffenen Maassnahmen einen gegen früher abgekürzten Verkehr zwischen Deutschland und Schweden ermöglicht. Ob es nun das Neue an der Sache ist, dem der grosse Verkehr auf dieser direkten Deutsch-Schwedischen Linie zugeschrieben werden muss, genug, Thatsache ist, dass man in Dänemark die neue Konkurrenz in empfindlichster Weise spürt und dringend nach Abhilfe verlangt. Findet eine durchgreifende Verbesserung der Linie Warnemünde-Gjedser statt, dann ist kaum daran zu zweifeln, dass sie auch in Zukunft ihren alten Verkehr nach Dänemark und Schweden-Norwegen aufweisen wird, denn die Reise über die verschiedenen Meeresarme vollzieht sich leicht mittelst der Dampffähren und bietet überhaupt eine angenehme Abwechselung nach längerer Eisenbahnfahrt. Die Deutschen Abgesandten, die in dieser Angelegenheit in Kopenhagen erschienen, waren Staatsrath v. Ebertin und Ministerialdirektor Schmidt (als Vertreter der Mecklenburgischen Regierung), Generaldirektor Ehlers, Geheimrath Piernay und Regierungsrath Strackerjahn (als Vertreter der Mecklenburgischen Bahnen) und Bürgermeister Dr. Wassmann und Senator Paschen (als Vertreter Rostocks). Bindende Abmachungen fanden noch nicht statt; Zweck der Reise war, Material über die einschlägigen Verhältnisse zu gewinnen und die Dampffährenanlagen kennen zu lernen. Dass das Dänische Dampffährenwesen das beste in Europa ist und von zahlreichen ausländischen Technikern studirt wird, ist bekannt. Den Deutschen Abgesandten gefiel besonders die neueste Dampffähre des Dänischen Staates, die fünfzehnte, die, wie erwähnt, zwischen Kopenhagen und Malmö verkehrt und die grösste der Dänischen Fähren ist; sie bietet Raum für 18 Eisenbahnwagen. Eine Dampffähre dieser Art wurde auch als passend für die Strecke Warnemünde-Gjedser bezeichnet.

— Die **63. Sitzung der ständigen Tarifkommission** und des Verkehrsausschusses fand — wie schon früher gemeldet — am 7. und 8. d. Mts. in **Regensburg** statt. Bei der am Abend des 7. d. Mts. im „Neuen Haus" stattgehabten Begrüssung sprach Herr Eisenbahndirektions-Präsident Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath Kranold-Berlin, Präsident der Tarifkommission, dem Bürgermeister der Stadt, von Stobäus, den Dank der Gäste für die liebenswürdige Aufnahme aus. Bürgermeister von Stobäus dankte herzlich und hiess die Gäste willkommen. Geheimer Kommerzienrath Frentzel, Vorsitzender des Verkehrsausschusses, führte in einer Ansprache aus, dass, wenn auch die Interessen der verschiedenen Bahnverwaltungen nicht immer die gleichen seien, doch alle einig wären in dem Bestreben für das Wohl des Deutschen Reichs.

Die nächste gemeinschaftliche Sitzung beider Korporationen wird am 17. Februar 1898 in Berlin stattfinden.

— Hinsichtlich der **Bahnsteigsperre** bestand, wie schon vor Monaten berichtet, bei der Sächsischen Staatsbahnverwaltung die Absicht, diese zum 1. Oktober d. J. auf allen bedeutenderen Strecken Sachsens einzurichten. Wie jetzt aber verlautet, dürfte der Zeitpunkt der Einführung jener Sperre wohl noch etwas hinausgeschoben werden, da die durch die Hochfluth am 30. Juli d. J. an grossen Strecken der Staatsbahnen verursachten Schäden die Heranziehung aller Hilfskräfte zwecks baldiger Wiederherstellung nothwendig gemacht habe, sodass für die Vorarbeiten zur Bahnsteigsperre es an Arbeitskräften mangelte. Somit dürfte für den 1. Januar, spätestens aber für den 1. April 1898 die Einführung jener Maassregel zu erwarten sein.

— Im Konferenzsaale der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen hat, laut „Karlsr. Zeitung", am 7. September d. J. die **34. Sitzung des Badischen Eisenbahnrathes** stattgefunden. Die Tagesordnung enthielt nachstehende Punkte: 1. Ausgabe des I. Nachtrags zum Verzeichniss der Ausnahmetarife der Badischen Staatsbahnen; 2. Ausdehnung des Rohstofftarifs auf die Hölzer des Spezialtarifs III; 3. Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Steinkohlen; 4. Tarifirung der Kraftfuttermittel nach Spezialtarif III, anstatt Spezialtarif II; 5. verschiedene Tarifirung der Artikel Mehl und Getreide; 6. Einführung des gleichen Tarifsatzes für Hopfenstangen, Baumpfähle, Rebpfähle über 2,5 m Länge, wie für Hölzer von geringerer Länge; 7. Berathung des Winterfahrplanes 1897/98.

— Der **Getreideverkehr aus den unteren Donaustationen über die Bayerischen Umschlagstationen** ist im laufenden Jahre infolge der mangelhaften Ernteergebnisse und der bekannten Preisverschiebungen in Weizen äusserst beschränkt und befürchtet man, dass diese ungünstigen Verhältnisse länger andauern werden. Dagegen entwickelt sich der Verkehr aus Ungarischen und Mährischen Stationen befriedigend; für alle übrigen Cerealien ist die Campagne noch nicht weit genug vorgeschritten, doch können diese mit Ausnahme von Mais nicht im entferntesten für die ausfallenden Weizenquantitäten entschädigen. Jedenfalls hat die Donauschifffahrt in diesem Jahre einen harten Stand und wird dies um so mehr bedauert, als sonst günstige Wasserstandsverhältnisse eine volle Thätigkeit der Schifffahrt ermöglichen. Der Verkehr Donauabwärts bewegt sich in normalen Grenzen und gestaltet sich im grossen und ganzen recht zufriedenstellend.

— Für die in den letzten 20 Jahren vollzogenen **Umbauten von Bahnhöfen** sind ganz ausserordentlich hohe Summen verausgabt worden: Für den Umbau des Centralbahnhofs in Frankfurt a. M. 35 Millionen Mark, des Bahnhofs Köln 24,5 Millionen Mark, Hannover 20 Millionen Mark, Mainz 18 Millionen Mark, Düsseldorf 16 Millionen Mark, München Centralbahnhof 16 Millionen Mark, Halle 10 Millionen Mark, Hof (Gemeinschaftsbahnhof für Sachsen und Bayern) 6,5 Millionen Mark, Erfurt 6 200 000 ℳ, Münster 3,5 Millionen Mark, Hildesheim 2 600 000 ℳ, Metz 1 100 000 ℳ, Hamm 1 Million Mark, Dortmund 700 000 ℳ. Für den Umbau des Bahnhofs Dresden, der unseres Wissens auf 35 Millionen Mark veranschlagt war, und der erst im nächsten Jahre vollständig fertiggestellt werden dürfte, erwachsen 56 Millionen Mark Kosten. Die meisten Personengeleise (18) hat der Personenbahnhof Frankfurt a. M., nach ihm kommt München mit 16 Gleisen; hierzu kommen jedoch, seitdem der provisorische Starnberger Sommerbahnhof angebaut ist, noch weitere 5 Gleise für den Starnberger Verkehr und den Vorortsverkehr nach Pasing und Planegg; der Stuttgarter Bahnhof hat 8, der Düsseldorfer 10, der Kölner 8 Personengleise. Im

Bahnhof Mainz sind 4, Hannover 9, Strassburg 5 Personengleise. Die Länge der 3 Frankfurter Bahnhofhallen beträgt 186, die Breite 178 m; die 4 Münchener Bahnhofhallen haben eine Breite von 150 m, die Länge jeder Halle ist 140 m. Die Mainzer Bahnhofhalle ist 300 m lang und 40 m breit. Der Düsseldorfer Bahnhof hat eine Breite von 80 m, die Länge der Halle in Düsseldorf beträgt 167 m.

— Der „Reichs- und Staatsanzeiger" meldet, dass der **Präsident der Eisenbahndirektion zu Köln Herr Höter** bis auf weiteres mit Wahrnehmung der Geschäfte eines Ministerialdirektors im Ministerium für Handel und Gewerbe beauftragt worden sei.

Oesterreich-Ungarn.

— **Eisenbahneröffnungen im I. Halbjahr 1897.** Im I. Halbjahr 1897 hat das Oesterreichische Bahnnetz einen Zuwachs von 320,5 km, das Ungarische Netz einen solchen von 175,5 km erfahren und zwar wurden eröffnet:

1/1. Hliboka-Sereth, 15,085 km, Itzkany-Suczawa, 4,86 km (Bukowinaer Lokalbahnen);
18/1. Cercan-Krhanitz, 15,99 km, Theilstrecke der Lokalbahn Cercan-Modran;
25/1. Podwysokie - Ostrow - Berczowica, 72,283 km, Theilstrecke der K. K. Staatsbahnlinie Halicz-Ostrów;
15/4. Wr.-Neustadt-Puchberg, 28,237 km, nebst Flügelbahn Fischau-Wöllersdorf, 4,997 km;
16/5. Saitz-Göding, 37,646 km, Lokalbahn;
1/6. Halicz-Podwysokie, 29,87 km, Theilstrecke der Staatsbahnlinie Halicz-Ostrów-Berczowica (Tarnopol);
1/6. Puchberg a/Schneeberg-Baumgartner, 7,2 km, Theilstrecke der Zahnradbahn Puchberg-Schneebergspitze;
22/6. Melnik-Mseno, 23,962 km, nebst Abzweigung Lhotka-Stredenitz, 2,991 km, und dem 3,061 km langen Flügel Melnik-Elbeumschlag der Lokalbahn Melnik-Mseno.
25/6. Königliche Weinberge - Ziskow der Prager elektrischen Strassenbahnen, 5,6 km;
27/6. (Theilstrecke) Rakonitz - Pladen - Luditz, 52,0 km, nebst Abzweigung Protivitz - Buchau, 16,71 km, der Lokalbahn Rakonitz-Petschau.

In Ungarn wurden eröffnet:

5/4. Sepsi - Szent György - Csik - Szereda, 62,94 km, nebst Verbindungskurve bei der Station Sepsi-Szent György der Königlich Ungarischen Staatsbahnen (Szeklerbahn), 0,55 km;
13/5. Komló - Bakócza - Felsö - Mindzent, 18,78 km, Lokalbahn;
29/5. Temesvár-Lippa-Radna, 64,025 km, Lokalbahn;
22/6. Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) - Börgönd - Sárbogárd, 29,233 km, Lokalbahn.

— Im Laufe des ersten Halbjahres 1897 wurden in Oesterreich **Eisenbahnkonzessionen** für nachstehende Linien verliehen: Rakonitz - Mlatz (41 km), Sedletz - Cizkowitz (33,5 km), Trzebinia - Skawce (50 km), Wolframs - Teltsch (22 km), Mauthausen - Grein a. D. (31 km), Hermann - Mestetz - Borohradek (47 km) mit Abzweigung Hrochow - Teinitz - Chrast (11 km), Policka - Skutsch (33 km) — Verlängerung der Strecke Zwittau-Policka —, Laibach (Bresowicz) - Ober-Laibach (12 km), Zeltweg-Wolfsberg (51 km), Unter - Drauburg - Wöllan (37 km) und Kuttenberg - Unter - Cetno (8,7 km). — Sämmtliche Konzessionen wurden auf Grund des Lokalbahngesetzes und zwar für normalspurige Bahnanlagen verliehen. Bei der Mehrzahl der Linien ist die staatliche Betriebführung vorbehalten. — Innerhalb desselben Halbjahres wurde die 1894 verliehene Konzession für eine Lokalbahn von Elbogen nach Giesshübel als erloschen erklärt.

— **Weichenkontrole in den Stationen.** Nach den bestehenden Vorschriften hat sich vor jeder Ein- oder Ausfahrt eines Zuges der diensthabende Beamte oder ein besonderes Aufsichtsorgan von der richtigen Weichenstellung zu überzeugen. Thatsächlich sind solche besondere Organe auch auf Stationen nicht bestellt, auf denen der diensthabende Verkehrsbeamte wegen zu grosser Entfernung des Dienstgebäudes von den zu kontrolirenden, lokal zu bedienenden Weichen gar nicht in der Lage ist, die Weichenkontrole vor jedesmaliger Ein- oder Ausfahrt der Züge persönlich vorzunehmen, wenn er nicht sonstige unerlässliche Dienstobliegenheiten vernachlässigen soll. Angesichts der schweren Folgen, welche die Unterlassung der Weichenkontrole nach sich ziehen kann, hat die Generalinspektion die Verwaltungen der grösseren Privatbahnen aufgefordert, auf Stationen, wo die örtlichen Verhältnisse dies erforderlich machen, mit der Bestellung besonderer Organe für die Vornahme der Weichenkontrole vorzugehen.

— Früher als in anderen Jahren beginnt sich auf den Böhmischen Bahnen **Wagenmangel** fühlbar zu machen, und es hat eine Vollversammlung des Nordwestböhmischen Bergbauvereins infolge dessen sowie angesichts der Besorgniss, dass bei Beginn der Rübentransporte ein noch empfindlicherer Mangel an Kohlenwagen eintreten wird, telegraphisch den Eisenbahnminister und die Staatsbahndirektion Prag ersucht, bereits jetzt zweckdienliche Vorkehrungen zur Hintanhaltung einer Wagennoth zu treffen.

Auch die Privatbahnen treffen bereits Anstalten für die Rübenkampagne und haben insbesonders auch Schritte wegen Genehmigung der Herabsetzung der ladefreien Zeit für gewisse Artikel auf 6 Tagesstunden — vom 1. Oktober angefangen — eingeleitet.

— Das zwischen der Regierung und der **Buschtêhrader Eisenbahn** abgeschlossene Protokollarübereinkommen, in welchem das Programm für die Herstellung des zweiten Geleises auf den gesellschaftlichen Hauptlinien sowie für andere Zweiglinien festgestellt wurde (vergl. Nr. 49 S. 458 d. Ztg.), hat die Genehmigung der betheiligten Ministerien erhalten.

— **Siebenbürgische Bahnen.** Die Eröffnung der Theilstrecken Alvincz-Reussmarkt und Szelistye-Hermannstadt der Alvincz-Hermannstädter Rothenthurmbahn steht demnächst bevor. Die Strecke Reussmarkt-Szelistye wird infolge von Terrainschwierigkeiten, gleichwie der Anschluss Talmacs- (Altbrücke-) Rothenthurm, erst bis 1. November ausgebaut sein. Damit wird die ganze Strecke bis zum ebenfalls im Bau begriffenen Rumänischen Anschluss Ungarischerseits fertiggestellt sein. Mit dem Bau dieses Anschlusses (Rimnicul-Valcea-Calimanest-Rothenthurm) geht es ebenfalls rüstig vorwärts. Die Erdarbeiten und Wasserdurchlässe schreiten ihrer Vollendung entgegen und dürfte diese Linie im nächsten Frühjahre dem Verkehre übergeben werden. Auch die direkte Eisenbahnverbindung Siebenbürgens mit der Moldau durch den Ghyimesspass wird voraussichtlich bald dem Verkehre übergeben werden können, während der Bau der Fortsetzung der Szamosthalbahn ab Bistritz bis Borgo-Bistritza demnächst in Angriff genommen werden soll; die amtliche Begehung der Strecke hat in der zweiten Hälfte des Monats August stattgefunden.

— Wir haben vor kurzem gemeldet, dass die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft sich durch die in jüngster Zeit vorgekommenen **Diebstähle in Schlafwagen** veranlasst fand, zu erwägen, durch welche Maassregeln dem reisenden Publikum der Schutz seines Eigenthums gewährleistet werden könnte. Anfangs dachte man zur Erreichung dieses Zweckes daran, in jedem Schlafwagen eine Panzerkasse mit doppeltem Verschluss anzubringen, zu welchem der Schlafwagenwärter und noch ein zweiter Bahnbediensteter die Schlüssel führen sollten. In dieser Kasse sollten die Reisenden in geschlossenen Briefumschlägen ihre Werthsachen aufbewahren können. Da aber diese Manipulation doch etwas umständlich erschien und es auch zweifelhaft war, ob die Bahnverwaltungen ihre Bediensteten zu diesem Zwecke als Kontrolorgane verwenden lassen würden, so ist man, wie wir erfahren, auf ein viel einfacheres Mittel verfallen, um den gedachten Zweck zu erreichen. Es wird nämlich jetzt beabsichtigt, in die Wand eines jeden Schlafkupees ein eisernes Schränkchen einzufügen mit ebenso viel Schubfächern als Schlafstellen im Wagen sind. Jedes dieser Schubfächer wird einen besonderen Verschluss und einen besonderen Schlüssel mit der Nummer des Faches erhalten. Den Reisenden werden diese Schubfächer zur Verfügung gestellt, um unter eigenem Verschlusse Geld und Pretiosen aufbewahren zu können. Durch diese höchst einfache Einrichtung hofft man dem Eigenthume des Publikums vollkommenen Schutz zu gewähren.

Belgien.

— In Brüssel trat am 6. September im Marmorsaale des Akademiepalastes unter dem Vorsitze des Lütticher Universitätsprofessors Nuel der **internationale Kongress für Sanitätsdienst und Hygiene der Eisenbahnen und der Schifffahrt** zusammen, der auch aus Deutschland gut beschickt war. Der Arbeitsminister De Bruyn begrüsste die Kongresstheilnehmer. Vertreten waren Deutschland, Oesterreich-Ungarn, England, Frankreich, Belgien, Holland, Italien und die Vereinigten Staaten. Unter den Erschienenen seien genannt: der Vorsitzende der Gesellschaft der Eisenbahnärzte Preussens Otto Braehmer aus Berlin, der Vorsitzende des Verbandes der Badischen Eisenbahnärzte Blume, der Generalinspektor des Sanitätsdienstes der

Ungarischen Eisenbahnen Csatary, der Strassburger Universitätsprofessor Stilling, der Utrechter Universitätsprofessor Snellen. Dr. Braehmer (Berlin) wurde zum stellvertretenden Vorsitzenden des Kongresses und zum Vorsitzenden der ersten Abtheilung ernannt. Dr. Blume hielt einen sehr beifällig aufgenommenen Vortrag über die Grundregeln des Sanitätsdienstes der Eisenbahnen in Deutscher Sprache; Belgische und ausländische Fachmänner stimmten diesen Grundsätzen zu.

Vereins-Ausland.

— **Rückkauf der Schweizerischen Eisenbahnen.** Die nationalräthliche Kommission für den Eisenbahnrückkauf hat das Bundesgesetz, betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes, und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen durchberathen und beantragt gegenüber dem Beschlusse des Ständerathes (s. Nr. 58 S. 541 d. Ztg.) folgende Aenderungen:

Art. 6 ist in dem Sinne zu erweitern, dass neben der Beschaffung der für den Erwerb der Bahnen erforderlichen Geldmittel im Anleihensweg auch für eine Verständigung mit den Bahneigenthümern über eine andere Zahlungsmodalität zum Zwecke der Schuldentilgung Raum gegeben, sowie ferner der Bundesversammlung die Genehmigung der Anleihensoperationen und des Schuldentilgungsplanes vorbehalten wird.

Entgegen einem Antrage auf Wiederaufnahme des Eisenbahnrathes nach bundesräthlichem Entwurf wurde der Schaffung von Kreiseisenbahnräthen in der vom Ständerath festgesetzten Stärke und Zusammensetzung beigetreten unter Aenderung der Bezeichnung in Kreisverwaltungsräthe.

Die Wahl der Generaldirektion durch den Bundesrath blieb unverändert, wogegen in Abweichung vom Beschluss des Ständerathes auch die direkte Wahl der Kreisdirektionen, ohne Vorschlagsrecht anderer Organe, dem Bundesrathe übertragen wurde.

Eine materielle Beschlussfassung über Art. 47 a, nach welchem sich der Bund, als Rechtsnachfolger der Jura-Simplonbahn, zur Ausführung des Simplondurchstiches verpflichtet, sofern die im Art. 12 des Staatsvertrages mit Italien bedungenen Subventionen geleistet werden, und über einen im Schoosse der Kommission gestellten Zusatzantrag: „Der Bund wird in gleichem Maasse (wie den Simplondurchstich) auch eine Eisenbahnverbindung mit dem Engadin und engere Verbindungen der Ostschweiz mit Italien und Oesterreich fördern", wurde verschoben und vorerst der Bundesrath noch zu einer Berichterstattung über verschiedene damit zusammenhängende Punkte eingeladen.

Ebenso wurde dem Bundesrath die Frage zu näherer Prüfung überwiesen, ob nicht noch andere Bahnen in den Rückkauf einbezogen werden sollten, wobei vor allem genannt wurden: der Jura-Neuchâtelois, der dem Kanton Neuenburg gehört, die Linie Vollande - Annemasse vom Kanton Genf, die Tössthalbahn, die Toggenburger Bahn und die Südostbahn.

Dem Eisenbahndepartement zur Begutachtung überwiesen wurde ferner der Antrag: Der Bund soll den Bau derjenigen mit dem Bundesbahnnetz in direkter Verbindung stehenden Normalbahnen übernehmen, deren Baukapital zur Zeit des Rückkaufes zur Hälfte gesichert ist, oder solchen Unternehmungen ebenso grosse Subventionen zukommen lassen, wie die Kantone sie verabfolgen.

— Am 16. August d. J. ist die neue **Organisation der Eisenbahnabtheilung des Schweizerischen Post- und Eisendepartements** (s. Nr. 30 S. 261 d. Ztg.) in Kraft gesetzt worden. Zum Direktor der technischen Abtheilung hat der Bundesrath den Ingenieur Tschiemer, bisherigen technischen Inspektor, und zum administrativen Direktor den ehemaligen Centralbahndirektor Weissenbach gewählt. Letzterer wird sich vor allem auch mit den auf die Eisenbahnverstaatlichung bezüglichen Fragen zu beschäftigen haben.

— Wie die Petersburgkija Wjedomosti mittheilt, hat das Eisenbahndepartement des Russischen Finanzministeriums den Plan für den Ankauf der **Iwangorod - Dombrowa - Eisenbahn** nunmehr eingehend geprüft. Der Ankauf wird jedoch erst im Jahre 1900 perfekt werden. Dies entspricht den Konzessionsbestimmungen, wonach die Russische Regierung erst vom 10. Januar 1900 ab berechtigt ist, die Bahn jederzeit zu erwerben. Ueber die Bedingungen der Verstaatlichung bestimmt die Konzession folgendes: „Zur Berechnung des Ankaufspreises wird die Summe der Rheineinnahme der 5 günstigsten unter den 7 dem Ankaufe vorangegangenen Jahren genommen. Die so ermittelte Einnahme darf jedoch nicht hinter der Einnahme des letzten der 7 Jahre zurückbleiben und darf auch nicht weniger ausmachen, als 5,48 % des nominellen Aktienkapitals und 5,06 % des nominellen Obligationskapitals, zum Wechselkurse am Tage des Ankaufs gerechnet. Von der auf die angegebene Weise berechneten Reineinnahme der Bahn wird vor allem die volle Garantiesumme für die Obligationen der Gesellschaft in Abzug gebracht; die sodann als Reineinnahme verbleibende Summe wird mit 5 % jährlich für die noch verbleibende Zeit der Konzessionsdauer kapitalisirt. Die durch eine solche Kapitalisirung erhaltene Summe wird der Gesellschaft gezahlt in 5 % Staatspapieren mit solcher Tilgung, wie sie die Regierung bestimmen wird. Wenn derzeit die Gesellschaft der Regierung noch etwas schulden sollte, so kommt die Schuld vor allem von dem Reservefonds der Gesellschaft in Abrechnung und wenn dieser nicht ausreichen sollte, so wird der Restbetrag von derjenigen Summe zurückbehalten, welche die Regierung der Gesellschaft für die übernommenen Heiz- und anderen Materialien, die nicht aus dem Betriebsfonds angeschafft sind, zu zahlen hat. Wenn dagegen der Berechnung des Ankaufspreises der Bahn eine Einnahme von mehr als 5,48 % des ganzen nominellen Aktienkapitals und von 5,06 % des ganzen nominellen Obligationskapitals zu Grunde gelegt wurde und wenn die oben bezeichneten Fonds zur Deckung der Schuld an die Regierung nicht ausreichen sollten, so wird bei einer solchen Feststellung des Kaufpreises der Bahn der zu Gunsten der Gesellschaft verbleibende Ueberschuss zur Deckung der zum Theil noch nicht bezahlten Schuld verwandt. Die Vorräthe an Brenn- und anderen Materialien, welche nicht aus dem Betriebskapital angeschafft sind, kann die Regierung zu einem mit der Gesellschaft zu vereinbarenden Preise oder nach Abschätzung von Sachverständigen ankaufen." Das Aktienkapital betrug ursprünglich 8 283 000 R., wovon Ende 1896 633 000 R. amortisirt waren. Der Ueberschuss der Gesellschaft für 1896 hat 1 938 570 R. gegen 1 722 206 R. in 1895 betragen.

— Die **neue Kaukasische Eisenbahn**, die Petrowsk mit Baku verbinden wird, soll noch Ende dieses Jahres in Betrieb kommen. Hierdurch werden verschiedene neue Naphtafundorte der Ausbeutung zugänglich, so die Ulu - Neut, wo man bei 47 Faden Tiefe schon auf Oel stiess.

— Die **6 grossen Französischen Gesellschaftsnetze und die Staatsbahn** haben im 1. Halbjahr 1897 eine **Mehreinnahme** von 14 816 600 Frcs. gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres ergeben. Die grösste Mehreinnahme, nämlich 4 470 000 Francs, wurde von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn erzielt; es folgte die Nordbahn mit 3 151 000 Frcs. Stellt man indessen die Einnahme derjenigen des Vorjahres gegenüber, so kommt die Nordbahn mit 2,87 % Mehreinnahme an die Spitze; es folgten das Algerische Netz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit 2,2 %, die Südbahn mit 1,95 %, die Orléansbahn mit 1,89 %, die Ostbahn mit 1,77 %, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit 1,53 % und endlich die Staatsbahn mit 1,36 %. Die Ausdehnung des Netzes hat um 389 km zugenommen.

Von den Nebenbahnen hatte die Medoc-Eisenbahn 79 677 Francs Mehreinnahme, auch die Ost-Algerische und die Bona-Gelma-Gesellschaft hatten einen geringen Mehrertrag, die West-Algerische und Französisch - Algerische Gesellschaft dagegen einen unbedeutenden Rückgang.

— Der Präfekt des Seinedepartements hat die ihm von den hauptstädtischen Ingenieuren vorgelegten Baupläne und Kostenvoranschläge für den Bau der **Untergrundbahn „Le Métropolitain"** im Prinzipe genehmigt und auch gestattet, dass zur Beschaffung der nothwendigen mit 150 000 000 Frcs. bezifferten Geldmittel ein dieser Summe entsprechendes Darlehen aufgenommen werde, dessen Tilgung durch die Ergebnisse des Reingewinnes und dessen Verzinsung durch einen zu Gunsten der Pariser Stadtgemeinde für die Fahrkarte einzuhebenden Zuschlag zur normalen Fahrgebühr der Karten erfolgen soll. Mit Bezug auf die von der Gemeinde im Prinzipe beschlossene Verleihung der Konzession zum Baue und Betriebe dieser Untergrundbahn an die Compagnie de Traction fordert nun der Präfekt erstere auf, ihm ihre weiteren Beschlüsse in allen jenen Fragen bekannt zu geben, welche sich auf die Ausführungsweise des Baues im Sinne der von den hauptstädtischen Ingenieuren verfassten Pläne, der Geldbeschaffung und der Betriebsführung beziehen.

— Dem Projekt der **Anlage einer von Chamonix nach dem Mer de Glace führenden Zahnradbahn** ist nunmehr nach Zustimmung des Senats zum Beschluss der Kammer die Konzession ertheilt worden. Die bei 5,5 km Länge mit einer Höhendifferenz von 890 m auf den Montenvers (1 920 m ü. M.), über dem Glacier des bois, führende Linie soll Bögen von 100 und 140 m Halbmesser und eine Höchststeigung von 21,1 % erhalten. Für den Betrieb der Bahn kommt das kombinirte Adhäsions- und Zahnradsystem zur Anwendung.

— Die **elektrische Zugbeleuchtung** macht in **England** Fortschritte. Mehr als 20 Englische Eisenbahngesellschaften

sind übereingekommen, ihre Züge elektrisch zu beleuchten. Auf den Achsen eines jeden Wagens sitzt eine Dynamo, die sich bei einer Verminderung der Zuggeschwindigkeit unter 20 km ausschaltet und die Beleuchtung einer Akkumulatorenbatterie überlässt. Die Kosten der Anbringung sollen für jeden Wagen etwas über 1 000 ℳ. betragen.

— Die diesjährige Ausgabe von Poor's „Manual of the Railroads of the United States" beziffert die **Bruttoeinnahmen aller Amerikanischen Bahnen in 1896** auf 1 125 632 025 D., die Betriebslasten auf 793 298 269 D., sodass 332 333 756 D. als Nettoeinnahmen verbleiben. Die Einnahmen aus anderen Quellen betragen 104 007 542 D. Nach Bezahlung der festen Lasten und der Dividenden ergibt sich ein Surplus von 11 309 748 D. Das Aktienkapital der fertiggestellten Linien beträgt zusammen 5 373 187 819 (+ 191 065 820) D., die fundirte Schuld 5 461 856 598 (— 179 085 969) D. In dieser Abnahme kommt das erste Resultat der vielen Reorganisationen zum Ausdruck. Andere Schulden der verschiedenen Gesellschaften belaufen sich auf 444 449 969 (— 5 994 877) D. Am 1. Januar d. J. waren 182 600 (+ 1 688) Meilen in Betrieb.

— Bei den Verhandlungen mit Brasilien, die zur Zeit stattfinden, handelt es sich um die **Pachtung der Brasilianischen Centralbahn**, für die der Termin zur Abgabe von Angeboten ursprünglich auf den 1. Mai d. J. anberaumt war, jedoch auf Ersuchen des Französischen Ministers des Aeusseren auf den 1. Dezember d. J. verschoben wurde. Entsprechend dem Interesse Frankreichs an der Angelegenheit, ist neben der Englischen und Deutschen auch die Französische Bankwelt bei den gegenwärtigen Verhandlungen vertreten. Die Verhandlungen scheinen so weit vorangeschritten zu sein, dass die Einreichung einer Offerte bevorsteht. Die Brasilianische Regierung wurde schon im Dezember 1896 durch Gesetz ermächtigt, die Eisenbahnen des Staates im Submissionswege zu verpachten, und zwar die Centralbahn, die Baturite, die Sabral, die Südpernambuco, die Pernambuco-Central, die Sao Francisco, die Sao Paulo-Alfonso und die Bahn von Porto Allegre nach Uruguayana. Nach den Bedingungen, wie sie ursprünglich in Aussicht genommen waren, können die Angebote auf Uebernahme aller acht Bahnen oder einzelner von ihnen lauten; die Pachtverträge sollten auf 60 Jahre abgeschlossen werden, und der Pächter sollte gleich bei Unterzeichnung des Vertrags eine Summe von 5 000 000 £ entrichten, ausserdem jährlich eine in Gold zu zahlende Pachtsumme, und von künftigen Ueberschüssen nach 12 % Dividende ein Fünftel des Mehrgewinns an die Staatskasse abliefern. Die Staatsbahnen Brasiliens umfassen zusammen etwa 3 000 km; sie kamen dem Staat auf 286 520 000 Milreis zu stehen; doch wird man diesen Herstellungspreis nicht etwa mit dem wahren Werthe identifiziren dürfen, nachdem noch vor kurzem eine Botschaft des Präsidenten offen zugestanden hat, wie überaus leichtherzig bei der Herstellung von Eisenbahnen aus Staatsmitteln gewirthschaftet wurde. Beweis hierfür ist auch die Thatsache, dass die anfänglichen Betriebserträgnisse der Staatsbahnen sich allmählich in Betriebsdefizits umgewandelt haben; die Ausgaben des Betriebs erforderten anfänglich nur etwa 40 % der Bruttoeinnahmen; sie hatten schon 1894 sich auf 85 % gesteigert, 1895 sogar auf mehr als 100 %, und jetzt befinden sich die Strecken, wie das Rollmaterial in sehr schlechtem Zustande, sodass für deren Instandsetzung grosse Beträge nöthig wären.

Den längsten Tunnel der Welt zu besitzen dürfte sich demnächst Nordamerika rühmen können. Wie das Internationale Patentbüreau Karl Fr. Reichelt in Berlin mittheilt, wird dieser Tunnel 32 km Länge erhalten, also ungefähr noch einmal so lang wie der St. Gotthardtunnel werden; doch wird derselbe nicht Eisenbahnzwecken, sondern der Gewinnung von Erzen dienen, mithin also eigentlich einen Stollengang darstellen. Die Anlage ist im Staate Colorado geplant, und zwar wird der Riesentunnel von der Coloradocity aus den Pike's Peakberg durchstechen, das Four-Mile Creekgebirge durchkreuzen und nahe der kleinen Stadt Sunol endigen. Den Pike's Peak durchdringt der Stollen in einer Höhe von etwa 2 400 m unterhalb seines Gipfels und liegt seine Sohle im allgemeinen 900 m über dem Meeresspiegel. Vom Tunnel, zu dessen Fertigstellung man 7 Jahre zu brauchen glaubt, sollen alsdann seitliche Stollen in Gesammtlänge von 48 km zur Ausbeutung der Erze des Gebirges getrieben werden, während der Haupttunnel nachher Eisenbahnzwecken dienen soll. Die Kosten des eigenartigen Unternehmens sind auf 80 000 000 ℳ. berechnet, die man durch den Gewinn an Eisen- und Kupfererzen jedoch reichlich zu decken hofft.

— Folgende neue Erfindung wird — natürlich aus Amerika — gemeldet. Ein Photograph in San Francisco hat ein Instrument konstruirt, mittelst dessen die **Photographie des Fahrkartenkäufers** gleich auf den Fahrschein reproduzirt werden kann. Der ganze Prozess, die Aufnahme, das Entwickeln des Negativs und die Uebertragung des Porträts geschieht im Zeitraum von kaum einer Minute, während der Käufer seine Karte am Schalter bezahlt. Der Apparat ist sehr komplizirt, aber der Erfinder nimmt an, dass ihm die Amerikanischen Eisenbahnverwaltungen gern einen guten Preis für das Patent zahlen werden, da die Fahrkartenschwindler, die sogenannten „Scalpers", in den Vereinigten Staaten bekanntlich sehr häufig sind und ihr betrügerischer Verdienst sich auf Unsummen beziffern soll. Die Eisenbahnfahrkarte würde auf diese Weise absolut unübertragbar werden. — Die Sache klingt sehr hübsch. Aber wie der ganze photographische Prozess innerhalb einer einzigen Minute erledigt werden soll, ist noch ein Amerikanisches Räthsel.

— **Aegyptische Eisenbahnen.** In seinem neuesten Bericht klagt der Verwaltungsrath der Eisenbahnen über Mangel an rollenden Betriebsmitteln. Bereits haben verschiedene Zuckerfabriken in Oberägypten sich eigene Dampfer angeschafft, um sich von den Eisenbahnen unabhängig zu machen. Ausserdem kann die geplante Ermässigung der Frachten deshalb nicht erfolgen, weil man daraus einen so grossen Zudrang von Waaren erwartet, dass die Eisenbahnverwaltung befürchtet, den Anforderungen nicht entsprechen zu können. Die neue Unterägyptische Eisenbahn Mansura Matarie hat vorerst nur strategische Bedeutung, dürfte aber später auch wirthschaftlichen Werth erlangen.

— Die vor einigen Tagen erfolgte Inangriffnahme des Baues der **Mandschurischen (Chinesischen Ost-) Bahn** durch Russland ist ein Ereigniss von grösster Tragweite. Es legt Zeugniss von Russlands ungeheuren Fortschritten im Asiatischen Osten ab und es ist ein neues Bindeglied in den seit Jahrhunderten bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen dem Zarenreiche und China, die jüngst durch die Mission des Fürsten Uchtomski einen neuen Ausdruck erhielten. Die „Now. Wr." meint, der Ausnahmecharakter des Mandschurischen Unternehmens habe sogar Anlass gegeben zu der Annahme, es sei unerfüllbar.

In der That wird sich wohl kaum ein ähnliches Beispiel in den Beziehungen zwischen 2 grossen Nachbarstaaten finden lassen. Russland baut auf Chinesischem Gebiet seine eigene Bahn, die dem Wesen nach das Recht der Exterritorialität geniessen wird. Mit anderen Worten, Russland bekommt einen Theil Chinesischen Gebietes in seinen Besitz, und zwar nicht mit dem Rechte der Eroberung, sondern unter freiwilliger Zustimmung des Besitzers dieses Gebietes. Allerdings ist der Termin des Besitzes zeitlich beschränkt, hierdurch wird die Sache aber wenig verändert. Eine physische Eroberung ist nicht vorhanden, dafür aber eine sittliche Eroberung, die wohl wichtiger sein dürfte und besonders deshalb werthvoll ist, weil sie Russlands Ansehen im Asiatischen Osten in ausserordentlichem Maasse gehoben hat.

Russland hat aber auch alle sich ihm entgegenstellenden Schwierigkeiten bei der Trassirung der Bahn überwunden. Es mussten förmliche Kämpfe mit der Bevölkerung ausgefochten werden. Wie die Sibirische, wird auch die Mandschurische Bahn Russlands Machtstellung in Ostasien ins Ungemessene steigern. Die Bahn ist der erste Schritt zur Besitznahme der Mandschurei und gleichzeitig von Korea.

— Ueber einen originellen Eisenbahnbetrieb wird in den Reiseberichten des vom Berliner Lokalanzeiger auf die Reise um die Welt entsandten Dr. Adolf Koch aus Heidelberg berichtet. Es handelt sich um eine kleine, **in Japan** gelegene **Eisenbahn** die **von Atami nach Odawara** führt. Auf dem schmalen Geleise werden 2 oder 3 kleine, für je 8 Personen — auf jeder Längsseite 4 — berechnete Wagen von etwa je einem halben Dutzend Kuli die Höhe hinaufgeschoben. Es ist eine ungemein beschwerliche und mühsame Arbeit, und es geht natürlich nur im langsamsten Tempo bergan. Mit dem Augenblick aber, da die Höhe erreicht ist, und die Strasse zu fallen beginnt, schwingen sich die Kuli hinten und vorn auf das Trittbrett der Wägelchen und diese sausen nun mit Eilzuggeschwindigkeit zur Küste hinab. Es ist eine nicht ungefährliche Art der Beförderung, denn die Bahn läuft hart an dem Uferrande hin, und man kann beobachten, dass ängstlichere Fahrgäste an den besonders bedenklichen Stellen die Augen schliessen, um das Schreckliche nicht zu sehen. Doch ist, wie versichert wurde, seit dem Bestehen der Bahn noch kein ernstlicher Unfall vorgekommen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen

Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband. Theil II Heft 1. Druckfehlerberichtigung. In dem vom 1. September d. J. ab gültigen Nachtrag IV zu dem oben bezeichneten Verbandstarif muss es auf Seite 40 unter Nr. 44 nicht Zwickau St. E. G. sondern Zwittau St. E. G. heissen.

Breslau, den 6. September 1897. (1998)
Königliche Eisenbahndirektion.

2 Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Halle - Sangerhausen zwischen dem Betriebsbahnhof Blankenheim und der Station Riestedt in Kilometerstation 48,43 errichtete Haltestelle Blankenheim für den Personen-, Gepäck-, Güter-, Vieh- und Privatdepeschen - Verkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung der in der Anlage B zu § 50 der Verkehrsordnung bezeichneten Gegenstände bleibt ausgeschlossen.

Halle a/Saale, den 5. Sept. 1897. (1999)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen Preussischen und Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen. Am 1. Oktober d. J. wird auf der zum Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Halle a/Saale gehörigen Strecke Berlin - Blankenheim, zwischen den Stationen Drewitz und Michendorf, der Haltepunkt „Rehbrücke" für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet und in die oben aufgeführten Tarife einbezogen werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen.

Halle a/Saale, den 6. Sept. 1897. (2000)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

3 Schliessung bezw. Eröffnung von Stationen

Am 27. September 1897, Abends, wird die an der Linie Zittau - Oybin liegende Haltestelle Zittau-Kasernenstrasse für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr geschlossen und dagegen am 1. Oktober 1897 die Haltestelle Zittau-Schiesshaus für den Verkehr in gleichem Umfange eröffnet. Von da an werden für die neue Haltestelle Tarifsätze eingeführt, die sich nach der Entfernung der Haltestelle ergeben. Soweit jedoch die Tarifsätze für Zittau-Schiesshaus sich gegen die Tarifsätze für Zittau-Kasernenstrasse höher stellen, treten die erhöhten Sätze erst vom 26. Oktober 1897 an in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt die Verkehrskontrole I und das Verkehrsbüreau hier, Strehlenerstrasse 1 und Wienerstrasse 4.

Dresden, am 4. September 1897. (2001)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

4. Aenderung von Stationsnamen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Abänderung der Bezeichnung der Station Freiland. Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Scheibmühl - Kernhof gelegenen Station
„Freiland"
wird vom 1. Oktober 1897 an in
„Türnitz"
abgeändert.

Wien, im September 1897. (2002)
Die K. K. Staatsbahndirektion.

5. Fahrplanbekanntmachungen.

Am 1. Oktober 1897 wird der auf der Bahnstrecke Bromberg - Znin 5,3 km von Rinarschewo und 4,3 km von Schubin neu eingerichtete Personenhaltepunkt Rensdorf für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit den Stationen der Strecke Bromberg-Znin eröffnet. Die auf der Strecke Bromberg - Znin verkehrenden Züge werden mit Ausnahme des Zuges Nr. 1105, welcher nicht hält, regelmässig anhalten. Die Abfahrt der Züge von Rensdorf findet wie folgt statt:

Richtung nach Bromberg:
Zug 1101 7 Uhr 40 Min. Vormittags,
„ 1103 12 „ 18 „ Mittags,
„ 1105 — „ — „

Richtung nach Znin:
Zug 1102 8 Uhr 08 Min. Vormittags,
„ 1104 2 „ 51 „ Nachmittags,
„ 1106 8 „ 10 „ „

Gepäckstücke werden von Rensdorf unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfahren.

Bromberg, den 7. September 1897. (2003)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königliche Militär-Eisenbahn. Fahrplan vom 1. Oktober 1897 ab.

Berlin-Jüterbog. 1 II. u. III. Kl.		3 II. u. III. Kl.		5 II. u. III. Kl.		Entfernung	Stationen	Jüterbog-Berlin. 2 II. u. III. Kl.		4 II. u. III. Kl.		6 II. u. III. Kl.	
Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	km		Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt
	7.00		12.40		5.00	0,0	ab Berlin (Militär-Bahnh.) . . an	8.15		1.06		6.10	
7.13	7.14	12.52	12.53	5.13	5.14	7,5	Marienfelde	7.59	8.03	12.53	12.54	5.56	5.58
7.24	7.25	1.03	1.04	5.24	5.25	14,5	Mahlow	7.48	7.49	12.42	12.43	5.45	5.46
7.35	7.36	1.14	1.15	5.35	5.36	22,0	Rangsdorf	7.36	7.37	12.31	12.32	5.34	5.35
7 48	7.49	1.27	1.28	5.48	5.49	30,5	Zossen	7.23	7.24	12.18	12.19	5 21	5.22
7.56	7.57	1.35	1.36	5.56	5.57	35,0	Mellen	7.14	7.16	12.10	12.11	5.13	5.14
8.02	8.05	1.41	1.43	6.02	6.05	37,5	Rehagen-Clausdorf	7.07	7.09	12.03	12.05	5.05	5.08
8.10	8.12	1.48	1.50	6.10	6.12	40,0	Sperenberg	7.00	7.02	11.56	11.58	4.57	5.00
8.20	8.22	1.58	1.59	6.20	6.22	45,5	Schiessplatz (Cummersdorf)	6.51	6.52	11.46	11.48	4.47	4.48
8.28	8.29	2.05	2.06	6.28	6.29	49,0	Schönefeld	6.44	6.45	11.39	11.40	4.40	4.41
8.38	8.39	2.15	2.16	6.38	6.39	56,0	Jänickendorf	6.34	6.35	11.29	11.30	4.30	4.31
8.45	8.46	2.22	2.23	6.45	6 46	60,0	Kolzenburg *)	6.27	6.28	11.22	11.23	4.23	4.24
8.53	8.54	2.30	2.31	6.53	6.54	65,0	Werder-Zinna *)	6.19	6.20	11.14	11.15	4.15	4.16
9.04		2 41		7.04		70,5	an Jüterbog (Militär-Bahnh.) . ab		6.10		11.05		4.06

Bemerkungen: Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

*) Die Stationen Kolzenburg und Werder-Zinna werden vorläufig dem öffentlichen Verkehr noch nicht übergeben.

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn. (2004J)

6. Verkehrswiederaufnahme.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Vom 10. d. Mts. ab wird auf der Linie Hainsberg- (Rabenau-)Kipsdorf der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Dresden, den 8. September 1897. (2005)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

7. Güterverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirksamkeit werden die Artikel Torfstreu und Torfmull in den Ausnahmetarif No. 17 des inneren Badischen Gütertarifs für Steinkohlen u. s. w. (Rohstofftarif) einbezogen. (2006)

Karlsruhe, den 6. September 1897.
Generaldirektion.

Mit dem 1. Oktober 1897 werden die in dem Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr Theil II, Heft 1 (Seite 5 bis 6) enthaltenen besonderen Zusatzbestimmungen zu § 9 des Betriebsreglements, betreffend die Einsackung der aus Russland in loser Schüttung eingehenden Getreide-, Kleie- usw. Sendungen, durch die Spediteure M. Katschinsky & Co. in Kattowitz, aufgehoben.

An Stelle dieser Zusatzbestimmungen treten für Kattowitz und Schoppinitz R. O. U. E. mit dem genannten Tage die für die Aufsackung von Kleie für die Station Thorn z. Zt. bestehenden Bestimmungen, nach welchen die Wahl des mit der Aufsackung zu betrauenden Spediteurs den Versendern überlassen wird, in Kraft.
Die Königliche Eisenbahndirektion zu Kattowitz ist bereit, Interessenten schon jetzt über diese Bestimmungen nähere Auskunft zu ertheilen.
Bromberg, den 6. Sept. 1897. (2007)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband; Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren, Theil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896. Mit Gütigkeit vom 1. Oktober 1897 kommt der Nachtrag I zur Einführung, welcher Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.
München, im September 1897. (2008)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 15. d. Mts. treten folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a (Holz) in Kraft:

Zwischen Jicin (B. C. B. u. Oe. N. W. B.) und	für 100 kg in Pfennig
Chemnitz	117
Grimma (ob. Bhf.)	125
Grimma (unt. Bhf.)	125
Leisnig	118
Rosswein	111
Waldheim	117

Dresden, am 8. September 1897. (2009)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken - Pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. wird in dem Ausnahmetarif Nr. 6 (Rohstofftarif) unter neuer Ziffer IV aufgenommen:
„IV. Torfstreu und Torfmull."
Die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen findet auf diese Artikel keine Anwendung. (2010)
St. Johann-Saarbrücken, 7. Sept. 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. Oktober d. J. tritt Nachtrag IV zum Verbands-Gütertarif, Theil II Heft 1. in Kraft, welcher durch die Endverwaltungen und deren Stationen zu erlangen ist.
Er enthält u. a. Aenderungen des allgemeinen Klassentarifs und verschiedener Ausnahmetarife, sowie neue Ausnahmetarife für Hopfen, gebrauchte Oelfässer und Kohlen-Elektroden.
Dresden, am 4. September 1897. (2011)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. gelangen zwischen den Stationen Gilvács und Királyháza der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und Eschwege und Münden (Hann.) der Königlichen Eisenbahndirektion Cassel unter den für die Ausnahmetarife C und D geltenden Bedingungen für Rinden Europäischer Holzarten in nicht zerkleinertem und in zerkleinertem Zustande direkte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den genannten Stationen zu erfahren sind.
Breslau, den 4. September 1897. (2012)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 1. Oktober d. J. an kommt für den Fall der Zustellung oder Abholung von Wagen nach und von Lagerplätzen, auch wenn diese an öffentlichen Ladegleisen liegen, für jeden Wagen eine Gebühr von 50 ₰ zur Erhebung, sofern nicht ausnahmsweise in den bestehenden Verträgen etwas anderes bestimmt ist.
Die besonderen Bestimmungen unter II. D. IV A des Staatsbahn - Gütertarifs der Gruppe V sind dementsprechend abgeändert worden.
Magdeburg, den 6. Sept. 1897. (2013)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost - Mittel - Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 15. September d. J. wird die Station „Rappenau-Saline" der Badischen Staatseisenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen.
Der Frachtberechnung werden die für den Verkehr der Station „Rappenau" bestehenden Sätze zu Grunde gelegt.
Erfurt, den 3. September 1897. (2014)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 28. Juni 1897, betreffend Einführung eines neuen Viehtarifs, wird hiermit weiter veröffentlicht, dass die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden sind. (2015)
Hannover, den 7. September 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transit-Verkehr (Verkehr mit Ungarn). Beförderung von Getreide etc. von Gyor rábaparti rakodóhely (R. Oe. E B.) nach Südfrankreich und weiter. Mit Gültigkeit vom 15. September 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1897, werden Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten, welche zur Beförderung in gewöhnlicher Fracht mit Bestimmung nach Südfrankreich und weiter in Györ rábaparti rakodóhely, Verladestelle der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, zur Aufgabe gelangen, bis Genf transit auf Grund der Tarifbestimmungen des vom 1. August 1896 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide etc. im Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehre (Verkehr mit Ungarn), und zwar unter Berechnung der im Nachtrage I zu diesem Tarife vom 1. Juli 1897 für Györ, Station der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, enthaltenen Frachtsätze abgefertigt.
Hiebei ist die Aufgabe von mindestens 10 000 kg für einen Wagen oder die Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen Bedingung.
Die Einlagerung bezw. Reexpedition der Transporte ist in den auf Seite 11 und 12 (Reexpeditions-Tabelle) des oben bezeichneten Tarifes für Sendungen mit Herkunft von ungarischen Stationen der Gruppe F vorgesehenen Lagerhäusern zulässig. (2016)
Wien, am 3. September 1897.
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Pitch pine (Pechkiefer) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
nach Bubenc St. E. G.	42 ₰
„ Bubna St. E. G.	42 ₰
„ Lieben (St. E. G. u. Oe. N. W. B.)	42 ₰
„ Prag (B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G., St. B. transit)	42 ₰
„ Prag - Anglobank (Oe. N. W. B.)	42 ₰
„ Vysocan (B. N. B. u. Oe. N. W. B.)	42 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Bubenc St. E. G.	37 ₰
„ Bubna St. E. G.	37 ₰
„ Lieben (St. E. G. u. Oe. N. W. B.)	37 ₰
„ Prag (B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G., St. B. transit)	37 ₰
„ Prag - Anglobank (Oe. N. W. B.)	37 ₰
„ Vysocan (B. N. B. u. Oe. N. W. B.)	37 ₰
Von Dresden-Elbkai	
nach Bubenc St. E. G.	78 ₰
„ Bubna St. E. G.	78 ₰
„ Lieben (St. E. G. u. Oe. N. W. B.)	78 ₰
„ Prag (B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G., St. B. transit)	78 ₰
„ Prag - Anglobank (Oe. N. W. B.)	78 ₰
„ Vysocan (B. N. B. u. Oe. N. W. B.)	78 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, den 6. September 1897. (2017)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Artikel Torfstreu und Torfmull in den Ausnahmetarif 2 des Binnentarifs der Greifswald-Grimmener Eisenbahn unter Ziffer 5 aufgenommen. (2018)
Greifswald, den 6. September 1897.
Betriebsabtheilung Greifswald
der Ges. m. b. H. Lenz & Co.

8. Personen- und Güterverkehr.

K. K. priv. Böhm. Nordbahn. Tarif für den Personen- und Frachtenverkehr auf der Lokalbahn Kuttenthal - Unter-Cetno. Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Lokalbahn Kuttenthal - Unter-Cetno tritt der Gebührentarif für den Personen-,

Forts. der Amtlich. Bekanntm. S. VIII.

Nr. 17. Jahrgang 1897. Berlin, am 11. September 1897.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Kiste	Kathr. Malzkaffee —	50	1	Biberach	Württemberg. Stsb.	
2	A K	—	1	Tonne	leer —	6,5	2	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
3	A P H	1	1	Kiste	leer —	66	3	Frkfrt. a/M. Hptbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
4	A R	4	1	„	1 Vogelkorb — 1 Handkoffer —	8	4	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
5	A R	7042	1	„	? —	25	5	„	„	
6	A S	58	1	„	Medikamente —	12	6	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
7	A W	—	1	Korb	Reineklauden —	14	7	Duisburg	K. E.-D. Essen	
8	B	1	1	„	gefüllt —	41	8	Lützelburg	Reichsbahn	
9	B	1/5	5	Pack	leere Säcke —	150	9	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
10	B	—	1	Bund	3 Gasrohre —	28	10	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
11	B	1/5	5	—	eiserne Leitern —	141	11	Ratingen-Ost	K. E.-D. Essen	
12	B A oder T S	154 1694	1	Kiste	leer —	8	12	Gemünden	Bayerische Stsb.	
13	B D	—	1	Korb	Zwetschgen —	18	13	Nürnberg C. B.	„	
14	B K B K Vienna	— —	1 1	Sack v. braunem Segeltuch Sack v. grauem Segeltuch	Wäsche —	?	14	Hoyerschleuse	K. E.-D. Altona	
15	B M	1	1	Sack	? —	97	15	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
16	B S J	2045	1	Bund	Stahl —	49	16	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
17	C	—	6	—	Ofenplatten —	—	17	Bretten	Württemberg. Stsb.	
18	C	252	1	Korb	Zwetschgen —	11	18	Kufstein	Bayerische Stsb.	
19	C F B	461	1	Kiste	Tuch, Faden, Oel —	12	19	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
20	C R K	86	1	—	eis. Rohr —	3	20	Duisburg	K. E.-D. Essen	
21	C S	542	1	—	Tisch (Tannenholz) —	32	21	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
22	C W	—	2	—	eiserne Rahmen —	18	22	Strassburg	Reichsbahn	
23	D	1	1	—	kupferner Kessel —	16	23	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
24	D	5042	1	Korb	leere Korbflasche —	5,5	24	Bremen	K. E.-D. Hannover	
25	D	5043	1	Korbflasche	zertrümmert —	5,5	25	„	„	
26	D	2309 5041 5764	3	Körbe	leere Blechflaschen —	10	26	„	„	
27	D I	109	1	Korb	leer —	14	27	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
28	D B G	2070 1947	2	Bierfässer	leer —	39	28	Frankf. a/M.-Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	D C	7231	1	Kollo	Hemmschuh —	—	29	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
30	D D	1072	1	Fass	leer —	33	30	Traben-Trarbach	„	
31	D M A	6631	1	Blechflasche	leer —	14	31	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
32	D V Berlin	—	1	—	Säulentisch aus Nussbaumholz	22	32	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
33	E Br	—	1	Korb	Obst —	21	33	Frkfrt. a/M. Hptbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
34	E D	4650	1	Pack	alte leere Säcke —	10	34	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
35	E E	4281	1	Kiste	Stroh —	40	35	Gera	„	
36	E G E G Corette	85 234 3381	3	Fässer	leer —	26 25 8	36	Hundlingen	Reichsbahn	
37	E P & C	751	1	Korb	gefüllt —	—	37	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
38	E S	1187	1	Kiste	Seifenpulver —	29,5	38	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
39	E T	128	1	„	? —	131	39	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
40	E W	3187	1	„	? —	11	40	Lindau	Bayerische Stsb.	Biel schablonirt.
41	E W	10/11	2	Kisten	leer —	6	41	Bremen	K. E.-D. Hannover	
42	F	303	3	Kübel	— —	55	42	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
43	F	1482	1	Pack	Eisentheil —	8	43	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
44	F B & Co	696776/7	2	Fässer	Farbe —	161	44	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
45	F F	4342	1	Verschlag	Eisenwaaren —	13	45	Spandau	K. E.-D. Berlin	
46	F H	7316	1	Kiste	Messingwaaren —	10	46	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	F J H	486	2	—	Bettrahmen —	20	47	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
48	F K	—	2	—	leere Körbe —	—	48	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
49	F K	—	2	Pack	9 leere Beerenkörbe	37	49	Ludwigsstadt	Bayerische Stsb.	
50	F P	96560/1	2	Ballen	Papier —	261	50	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
51	F St	—	1	Pack	2 Stühle —	8	51	Bochum B. M.	K. E.-D. Essen	
52	F V	671	1	Blechkübel	Fett —	32	52	Hameln	K. E.-D. Hannover	
53	F Z	1891	1	Kollo	kurze Gussröhren —	12	53	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
54	G A	125	1	Kiste	leer —	7,5	54	Bremen	K. E.-D. Hannover	
55	G H	268	1	„	Kerzen u. Sago —	24	55	Herdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
56	G H	21579	1	Kollo	Eisenschraube —	4	56	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
57	G K	78	1	Pack	eis. Bolzen —	15	57	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
58	G N	154	1	Sack	Kleider —	18	58	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
59	G R	—	1	Ueberfass	leer —	10	59	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	St. Goarshausen-Mainz bezettelt.
60	G Z & Co.	17	1	Kiste	Farbe —	14	60	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
61	H	1718	1	Kollo	Ofenrohr —	8	61	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
62	H C	—	11	Kolli	Badewannendeckel —	175	62	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
63	HD	13947	1	Kiste	? —	—	63	Braunschweig	„	
64	H E	2029	1	„	? —	7	64	Magdeburg	„	
65	H F	213	1	Ballen	? —	66	65	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
66	H G	79	1	Kiste	leer —	11	66	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
67	H H	105	1	Fass	leer —	14	67	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	bekl. Wattenscheid-Münster v. 9/8.
68	H H	7171	1	—	eiserne Karre —	—	68	Mülheim a. d. Rhr.	K. E.-D. Essen	
69	H K	17	1	Sack	Weizen, Mais u. Hafer	71	69	Gelsenkirchen	„	
70	H K	1564	1	Fass	leer —	18	70	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
71	H P	731/3	2 1	Fässer Kiste	Eisenwaaren —	210	71	Lauscha	K. E.-D. Erfurt	
72	H S	39955	1	Kiste	? —	8	72	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
73	H W	— —	2 2	— —	gusseiserne Pferdekrippen gusseiserne Töpfe —	—	73	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
74	J B B	—	2	Körbe	Obst (Birnen) —	16	74	Norden	K. E.-D. Münster	verkauft.
75	J B R	—	1	Bund	6 l. gebr. Körbe —	—	75	Untertürkheim	Württemberg. Stsb.	
76	J C	—	1	Sack	Kleider —	18	76	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
77	J E	4	1	Ballen	Leder —	—	77	Mülheim a. d. Rhr.	K. E.-D. Essen	
78	J H	17910/1	2	Kolli	Zink —	20	78	Burg	K. E.-D. Magdeburg	
79	J K	4	1	Sack	Kartoffeln —	60	79	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
80	J M	3449	1	Stange	Stahl —	23	80	Simbach	Bayerische Stsb.	
81	J S	—	1	Kiste	Nudeln —	15	81	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
82	J Z	3280	1	Ballen	Wolle —	113	82	Mühlhausen Thür.	K. E.-D. Erfurt	
83	K	1	1	Pack	leere Säcke —	29	83	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
84	K	1—4	4	—	alte Oelfässer —	137	84	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
85	K	19	1	Ballon	leer —	13	85	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
86	K E T Br	195	1	—	Leine, 30 m lang —	—	86	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
87	K H	—	1	Bund	6 l. gebr. Körbe —	—	87	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
88	K K	3	1	Korb	Aepfel —	40	88	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
89	K P E V	46095	1	—	Eisenbahnwagenachse	—	89	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
90	K V	8304	1	Pack	Eisentheile —	16	90	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
91	L	848	1	Ballen	Kleiderstoffe —	31	91	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
92	L	9182	1	Kübel	? —	33	92	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	bez.: Schmalkalden-Magdeburg.
93	L S	1718	1	Fass	leer —	29	93	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
94	M	1587	1	Kiste	Effekten —	—	94	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	bez.: Steyerthalbahn Bad Hall.
95	M	10325	1	Kollo	3 Peitschenstöcke —	0,5	95	Frankfurt a/O.	„	
96	ML	16684	1	Fass	Wein —	51	96	Erding	Bayerische Stsb.	
97	M S B	2928	1	Ballen	Wollwaaren —	97	97	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
98	N	3	1	Kiste	? —	76	98	Augsburg	Bayerische Stsb.	
99	N K	1 2	2	Säcke	Kreide —	92	99	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
100	N & L	11236	1	Kiste	Glascylinder —	12	100	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Emmerich-Mainz bez.
101	N S	162	1	Fass	Wein —	57	101	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
102	O	—	1	Pack	leere Säcke —	12	102	Magdeburg N.	„	
103	O H	12623/28	6	Bund	Waschbretter —	71	103	Sagan	K. E.-D. Breslau	
104	P (gelb)	—	1	„	Ofenringe —	2	104	Seesen St.	K. E.-D. Cassel	
105	P	3	1	—	Schrankaufsatz —	22	105	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
106	P	1148	1	Tafel	Kupfer —	30	106	Oberhausen	„	
107	P O	III	1	—	Privatkette —	—	107	Herne	„	
108	P R	18171	1	Packet	Rohleder —	6	108	Meuselwitz	Sächsische Stsb.	
109	P/S	1204	1	Kiste	leer, alt —	31	109	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
110	R	—	2	Stäbe	Eisenröhren —	18,5	110	Redwitz a. d. R.	Bayerische Stsb.	
111	R	1	1	Kiste	Wein —	65	111	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
112	R E W		1	—	Viehkasten —	—	112	Berge-Borbeck	„	
113	R H	1125/6 1348	3	Kisten	leer —	37	113	Dortmund B. M.	„	
114	R S	196	1	Fass	gem. Kreide —	56	114	Brilon	K. E.-D. Cassel	
115	R W	34	1	Bund	Bandeisen —	12,5	115	Witten Rh.	K. E.-D. Essen	
116	S	—	1	„	Schwarzblech —	37	116	Geislingen	Württemberg. Stsb.	
117	S	4	1	„	Stuhlrohr —	24	117	Tornesch	K. E.-D. Altona	

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
118	S	10	1	Kiste	Holzstäbchen —	11	118	Zeitz Pr. Stsb.	K. E.-D. Erfurt	
119	S A	745	1	Lattenkiste	leer —	18,5	119	Hamburg H. Fr.	K. E.-D. Altona	
120	S & G	493	1	Kiste	Theile für elektr. Bogenlampen	37	120	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
121	S & M	5735	1	Oelfass	leer —	35	121	Diedenhofen	Reichsbahn	
122	S S	5589	1	Pack	Gläser —	5	122	München C.	Bayerische Stsb.	
123	S / S S	10	1	Bündel	Säcke —	27	123	Frankfurt a/M. Hptbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
124	U B	—	1	Pack	Betten —	26	124	Weiden	Bayerische Stsb.	
125	V	—	1	Kollo	Aschkasten —	—	125	Soest	K. E.-D. Münster	
126	W	30/56	2	—	Petroleumfässer —	75	126	Dortmund Rh.	K. E.-D. Essen	
127	W	3900	1	Kiste	Zündhölzer —	17	127	Würzburg	Bayerische Stsb.	
128	W H	0	1	—	eis. Rahmenplatte —	6	128	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
129	W H	2476	1	Kiste	Dachrinnenhaken —	37	129	Mülheim a. d. Rhr.	K. E.-D. Essen	
130	W R	5240	1	„	ansch. kupferner Badeofen	87	130	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
131	W S / N	3072	1	Korbflasche ausBlech	? —	—	131	Bockenheim	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
132	Brsl	37642	1	Wagen	Erz —	500	132	Langendreer Rh.	K. E.-D. Essen	
133	Cassel	27	1	Karton	Herrenhüte —	4,5	133	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
134	Elbf.	25787	1	Wagen	Kohlen —	—	134	Ruhrort Haf.	K. E.-D. Essen	
135	F R Neheim und B C F Hude	1389 / 1389	1	Fass	Benzin —	252	135	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
136	Emil Grube Prag	—	1	Pack	leere Säcke —	22	136	Hof	Bayerische Stsb.	
137	Knorr	—	1	„	2 Eichenbretter —	17	137	Frankfurt a/M. Hptbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
138	Kgl. Telegr. Insp.	—	1	Kiste	? —	10	138	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
139	Nagel Budapest	—	1	—	Wagendecke —	—	139	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
140	Pöckel u. Hermans Berlin N. O. Greifswalderstr. 55	—	2	—	Privatdecken —	—	140	Markranstädt	K. E.-D. Erfurt	
141	Joseph Reith Fünfkirchen	—	1	—	Schiffskoffer —	26	141	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
142	Aug. Röhrig Wiesbaden	—	1	Blechflasche	leer —	0,5	142	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
143	F. L. Römisch	—	1	Koffer	? —	32	143	Frankfurt a/M. Hptbhf.	„	
144	Speier Söhne Aachen	—	1	Pack	leere Säcke —	21	144	Venlo K. M.	K. E.-D. Münster	
145	Ohne / G. Welp	— / —	1 / 1	— / —	grosser Holzschuh — / kleiner Holzschuh —	ca. 0,5	145	Norden	„	
146	× Zimmersrode	—	25	—	Roststäbe —	?	146	Zimmersrode	K. E.-D. Cassel	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
147	—	1	1	altes Theerfass	leer —	—	147	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
148	—	16 / 19	2	Milchkannen	leer —	11	148	Bremerhaven-Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
149	—	31 (weiss) 2281	1	—	rohe Eisenplatte —	58	149	Czersk	K. E.-D. Danzig	
150	—	100	1	Korbkanne	gefüllt —	45	150	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
151	—	375	1	—	schwarzer Leinwandkoffer	8	151	Salzburg	Bayerische Stsb.	
152	—	1760	1	Kiste	leer, gebr. —	15	152	Regensburg	„	
153	—	1874	1	Ballen	anscheinend Betten —	36,5	153	Emmerthal	K. E.-D. Hannover	
154	—	3432	1	Kiste	leer —	30	154	Eger	Bayerische Stsb.	
155	—	12901	1	Stück	Eisenschiene —	6	155	Oederan	Sächsische Stsb.	
156	—	13601 / 2000	1	—	eiserner Träger I*) —	27	156	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	*) 1,88 m lang, 1,4 m breit.
157	—	38753		—	Kohlensäureflaschen	—	157	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
158	2 weisse Striche	—	1	—	neues Kupferrohr —	22	158	Linden-K.	K. E.-D. Hannover	
159	3 weisse Striche	—	1	Kollo	Winkeleisen —	28	159	Ringelheim	"	
160	///Strich weiss	—	1	Stange	Walzeisen —	—	160	Strasburg Westpr.	K. E.-D. Danzig	
161	X weiss	—	1	—	eisernes Ofentheil —	7	161	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
162	gelbes Kreuz	—	1	—	eiserne Wagenachse	28	162	Berent	K. E.-D. Danzig	
163	X O	—	1	Sack	leere Säcke —	20,5	163	Hamburg H. Fr.	K. E.-D. Altona	
164	B	819	1	Kiste	Wäsche und photographischer Apparat	14	164	München C.	Bayerische Stsb.	
165	H 72 G	—	1	"	Patronen —	35	165	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bekl.: Erfurt/Hbg. beschr.: Johannisburg.
166	HH B	14/15	2	Stück	eis. Schwungräder —	77,5	166	Hamburg B.	"	
167	R L L H	1132	1	Ballen	Haare —	96	167	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Hofheim-Maxa-Hamburg beschrieben.
168	Pe	594	1	Fass	Thonwaaren —	78,5	168	Münden H.	K. E.-D. Cassel	
169	RG	9861	1	Kiste	leer —	52	169	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
170	S 173 S	—	1	"	Porzellan —	44,5	170	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
171		2841/2	2	Fässer	Farbe —	299	171	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
172	—	—	1	—	eisernes Achslager zu einer Maschine	35	172	München Süd	Bayerische Stsb.	
173	—	—	1	Ballen	gefüllt —	53	173	Ober-Ramstadt	Direktion Mainz	
174	—	—	1	—	eis. Bidetgestell —	3,5	174	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
175	—	—	5	Bund	Bierklärspähne —	125	175	Magdeburg-Elbe	K. E.-D. Magdeburg	
176	—	—	1	Korb	Birnen —	80	176	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	verkauft.
177	—	—	1	—	Brett —	22	177	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
178	—	—	5	Stück	kieferne Bretter*) —	—	178	Schönlanke	K. E.-D. Bromberg	*) 4—5 m lang.
179	—	—	1	Bund	6 Butterkübel, leer	19	179	Rheda	K. E.-D. Hannover	
180	—	—	1	Kollo	1 m lang, 0,49 m breit, 5,5 cm stark**)	—	180	Wandersleben	K. E.-D. Erfurt	
181	—	—	1	Ring	Draht —	2,5	181	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
182	—	—	1	—	Dreschmaschinentisch	—	182	Cziasnau	K. E.-D. Kattowitz	am 14/6. auf der Strecke aufgefunden.
183	—	—	1	Bund	2 I-Eisen —	?	183	Burgau	Bayerische Stsb.	
184	—	—	4	Stück	Eisen —	57	184	Hamburg H. Eilg.	K. E.-D. Altona	
185	—	—	1	—	Eisenbahnschwelle —	61	185	Petershausen	Bayerische Stsb.	
186	—	—	1	Ring	Eisendraht —	32	186	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
187	—	—	1	—	lackirte Eisenstange	—	187	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
188	—	—	1	Bund	2 dünne Eisenstangen	6	188	Neustadt b. Cobg.	K. E.-D. Erfurt	
189	—	—	3	Kolli	Eisentheile —	10	189	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
190	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	6	190	Mülhausen	Reichsbahn	
191	—	—	1	Korb	eiserne Träger, Röhren u. 1 Löthkolben	—	191	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
192	—	—	1	—	gebrochenes Fahrrad	—	192	Emden	K. E.-D. Münster	bekl.: Bremen nach Emden.
193	—	—	3	—	Fensterrouleaux†) —	—	193	Friedrichsthal	St. Johann-Saarbr.	†) von weissem Stoff mit Stangen.
194	—	—	1	—	Fischfassdeckel —	2	194	Güstrow	Meckl. Friedr. Franzb.	
195	—	—	1	Stange	Flacheisen —	51	195	Alteckendorf	Reichsbahn	
196	—	—	1	Pack	eiserne Gardinenstangen	9	196	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
197	—	—	2	Kisten	Glaswaaren —	0,5	197	Bocholt	K. E.-D. Münster	
198	—	—	1	—	Gusskranz —	1,5	198	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
199	—	—	1	—	Güterbodenkarre —	—	199	Röschwoog	Reichsbahn	
200	—	—	6	—	eiserne Hebebäume	44	200	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
201	—	—	1	Pack	Holzleisten —	5	201	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
202	—	—	1	—	Holzrahmen —	8,5	202	Burg	K. E.-D. Magdeburg	
203	—	—	1	Ballen	Holzwaaren —	33	203	Colmar	Reichsbahn	
204	—	—	1	Korb	Holzwolle —	11,5	204	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	

**) In Kilometerstation 125,6 der Strecke Wandersleben-Seebergen gefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welcher zu Aufklärung dienen können).
	der Güter									
205	—	—	1 1	—	Hutschachtel — Kinderpuppenwagen	1 7	205	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	am 8/8. in km 119,5 am Fusse der Bahndammböschung gefunden.
206	—	—	1	—	todtes Kalb —	—	206	Vehrte	K. E.-D. Münster	
207	—	—	1	—	Kette —	—	207	Wanne B. M.	K. E.-D. Essen	
208	—	—	1	—	21 m lange Kette —	68	208	Danzig	K. E.-D. Danzig	
209	—	—	1	—	Kette —	33	209	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
210	—	—	2	—	Ketten —	—	210	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
211	—	—	2	—	Ketten —	—	211	Hamm	„	
212	—	—	1	Kollo	Kleider —	22	212	Danzig	K. E.-D. Danzig	
213	—	—	1	Ballen	Kleider —	27	213	Bettingen	Wilh.-Luxemburg	
214	—	—	1	Pack	Körbe —	1,5	214	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
215	—	—	1	Koffer	(überseeisch) —	40	215	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
216	—	—	1	Korb	leer —	3,5	216	Wesel	K. E.-D. Münster	
217	—	—	1	Korbflasche	Säure —	75	217	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
218	—	—	1	—	Küchenrahmen —	1	218	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	
219	—	—	2	Bund	je 5 eiserne Kugeln	13	219	Hof	Bayerische Stsb.	
220	—	—	1 1	— —	gusseis. Maschinentheil eisern. Ständer mit Schwungrad	40	220	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
221	—	—	2	—	eiserne Maschinentheile	4	221	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
222	—	—	2	—	eiserne Maschinentheile	275	222	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
223	—	—	1	—	Messingrohr —	19	223	Magdeburg-Elbe	K. E.-D. Magdeburg	
224	—	—	1	Blechkanne	Oel oder Firniss —	12,5	224	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
225	—	—	5	Oelfässer	leer —	156	225	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
226	—	—	3	Kolli	gusseiserne Ofeneinsätze	—	226	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
227	—	—	1	—	Ofenrohr —	—	227	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
228	—	—	1	—	Ofenuntersatz in 5 Theilen	35	228	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
229	—	—	3	—	zusammengehörige Ofenuntersatztheile von Gusseisen	8	229	Berent	K. E.-D. Danzig	
230	—	—	1	Ballot in Leinen	neue Polstersitze zu 1 Wagen	23	230	Gandersheim	K. E.-D. Cassel	
231	—	—	1	Korb	16 eis. Ringe (Scheiben)	35	231	Hamburg H. Eilg.	K. E.-D. Altona	
232	—	—	1	Pack	Rollladen —	18	232	Riemke	K. E.-D. Essen	
233	—	—	1	„	Roste —	5	233	Dortmund B. M.	„	
234	—	—	1	—	Roststab —	5	234	Calw	Württemberg. Stsb.	
235	—	—	5	Bund	Roststäbe —	20	235	Heigenbrücken	Bayerische Stsb.	
236	—	—	1	—	Rouleauxstange —	—	236	Castrop	K. E.-D. Essen	
237	—	—	1	Stange	Rundeisen —	57	237	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
238	—	—	1	Fass	Sauerkraut —	75	238	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
239	—	—	1	runder Schliesskorb	1 alter Hut u. Hosenträger	5	239	Herne	„	
240	—	—	1	Kollo	Schraubenbolzen —	2	240	Schiltigheim	Reichsbahn	
241	—	—	4	Körbe	Schrauben u. alte Schienennägel	205	241	Kreuzburg O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
242	—	—	1	Pack	Schürzen —	—	242	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
243	—	—	1	„	Seile —	7	243	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
244	—	—	1	—	Sorgobesen —	—	244	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
245	—	—	4	—	Spannketten —	—	245	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
246	—	—	1	Bund	Stahl —	55	246	Langendreer B. M.	K. E.-D. Essen	
247	—	—	1	Stange	Stahl —	3	247	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
248	—	—	1	Pack	4 Steinschlager —	—	248	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
249	—	—	14	—	hölzerne Stollen *) —	—	249	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	Bahnmeisterei I.
250	—	—	2	—	Strandschüppen —	1	250	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
251	—	—	1	Pack	2 Stühle —	8	251	Bochum B. M.	K. E.-D. Essen	
252	—	—	1	—	eiserne Thür —	1	252	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
253	—	—	1	—	alte Thür (1,90 × 0,70 m)	?	253	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	
254	—	—	1	—	Tisch —	17	254	Gep.-Abf. Wanne	K. E.-D. Essen	
255	—	—	1	—	Tisch —	—	255	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
256	—	—	4	Tonnen	Tonnen leer —	39	256	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
257	—	—	1	—	Veloeiped —	20	257	München C.	Bayerische Stsb.	
258	—	—	38 4	Stück „	Vorsatzbretter — Hölzer —	—	258	Breslau O.-S.	K. E.-D. Breslau	
259	—	—	5	—	Wagenräder für Zechen	50	259	Langendreer B. M.	R. E.-D. Essen	
260	—	—	2	—	eiserne Walzen —	225	260	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
261	—	—	1	—	eiserner Waschständer	3	261	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
262	—	—	1	—	kl. eis. Welle —	4	262	Bd. Langenau	K. E.-D. Breslau	
263	—	—	2	—	Wurzelkörbe neu —	2,5	263	Ansbach	Bayerische Stsb.	Hagen O.-Darmstadt bezettelt.
264	—	—	1	—	kleines altes Zahnrad	—	264	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
265	—	—	3	Tafeln	Zinkblech —	—	265	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
266	—	—	1	Korb	Zwetschgen —	24	266	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
267	—	—	1	„	Zwetschgen —	29	267	„	„	

*) Im Bahngraben an der Apfelstedter Brücke in Kilometerstation 1,1 + 50 — 1,6 gefunden.

Amtliche Bekanntm. Fortsetzung.

Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf dieser Lokalbahn in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei der Direktion der K. K. priv. Böhm. Nordbahn um den Preis von 60 Heller bezogen werden.

Prag, am 1. September 1897. (2019)

9. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge nach Maassgabe der Normalien für die Preussischen Staatseisenbahnen Blatt 33, 33 a, 34—40 soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnung und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung

a) einschliesslich Zeichnungen für 2,00 ℳ,
b) ausschliesslich Zeichnungen für 0,50 ℳ

bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung einer Lokomotiv-Drehscheibe für Bahnhof Eilsleben“

versehen, zu dem auf

Mittwoch, den 22. September 1897, Vormittags 11 Uhr

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

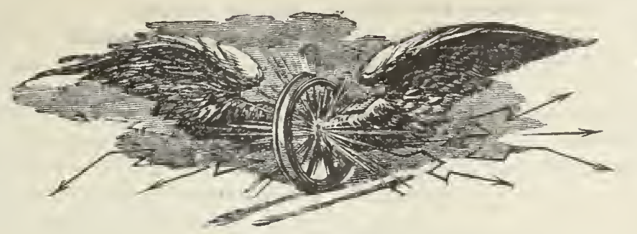
Magdeburg, im September 1897. (2020)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 26.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 72. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 15. September 1897.

Inhalt:

Der Eisenbahnfachunterricht in Ungarn.

Von Oberingenieur **Rudolf Nagel.**

Unter der Bezeichnung „Lehrkurse für Kommunikationswesen" besteht in Ungarn eine Institution, welche den Zweck hat, das Beamtenpersonal für Eisenbahnen, Post- und Telegraphenanstalten und Schifffahrtsunternehmungen auf einheitlicher Basis, sowohl in theoretischer als praktischer Beziehung, den auf diesen Gebieten gestellten Anforderungen entsprechend, auszubilden.

Einen integrirenden Bestandtheil dieser Lehrkurse bildet der Lehrkurs für den Eisenbahnfachunterricht. Es ist dies jener Lehrkurs, dem die Aufgabe zufällt, die Ausbildung von Beamten für den Eisenbahnexekutivdienst zu besorgen, welche im Stations-, Telegraphen- und kommerziellen Dienste verwendet werden. Diese Ausbildung erfolgt nach bestimmten, vom Ministerium in Gemeinsamkeit mit den Bahnverwaltungen festgestellten einheitlichen Grundsätzen in der Weise, dass ausser den im Dienste erforderlichen theoretischen Kenntnissen auch die praktische Ausbildung für den Eisenbahndienst hinreichende Würdigung erfährt.

Dieser Lehrkurs für den Eisenbahnunterricht wurde am 3. September 1887 ins Leben gerufen und feierte somit am 3. d. Mts. seinen 10jährigen Bestand.

Aus diesem Anlasse sei hier ein Rückblick geworfen einerseits auf jene Umstände, welche der Errichtung des Kurses vorangingen und welche den verewigten Minister für Kommunikationswesen und öffentliche Arbeiten, Se. Excellenz Gabriel von Baross, veranlassten, auf Anregung des damaligen Ministerialraths, gegenwärtigen Staatssekretärs im Handelsministerium Ladislaus von Vörös, diesen Lehrkurs zu kreiren, andererseits mögen die Resultate desselben nach Ablauf von 10 Lehrjahren verzeichnet werden, welche gleichzeitig darthun sollen, wie segensreich diese Institution sich bisher bewährte.

Das beim Verkehrs-, Telegraphen- und kommerziellen Exekutivdienste in Verwendung stehende Beamtenpersonal ist — wie bekannt — zur Erfüllung sehr wichtiger Aufgaben — sowohl zur Zeit des Friedens als auch des Krieges — berufen.

Für diese Kategorie des Beamtenpersonals, welche die grosse Masse des Beamtenstandes bildet, hat sich — vor Errichtung des Eisenbahnfachkurses — der Mangel eines Studiensystems fühlbar gemacht, da es für die aus den Mittelschulen — Real-, Gymnasial- und Handelsschulen — gekommenen Schüler, die sich dem Eisenbahndienste widmen wollten, keine spezielle Fachschule gab, welche die nöthige Ausbildung für den Eisenbahndienst geboten hätte.

Diesem Mangel wurde theilweise dadurch abgeholfen, dass die Eisenbahnverwaltungen ihr Stations- und Verkehrspersonal sich selbst ausbildeten und zwar in der Weise, dass sie jene Personen, welche die in den bestehenden Regierungs-

vorschriften vorgeschriebene Vorbildung besassen, als Betriebspraktikanten anstellten, dieselben zur Probedienstleistung in den Stationen eintheilten und ihnen die Verpflichtung auferlegten, nach Verlauf von einem oder anderthalb Jahren vor einer aus Beamten der betreffenden Bahnverwaltung zusammengesetzten Prüfungskommission sich einer schriftlichen und mündlichen Prüfung — die sich auf Fragen des Verkehrs-, Telegraphen- und kommerziellen Dienstes erstreckte — zu unterziehen. Nach erfolgreich abgelegter Prüfung wurden diese Betriebspraktikanten als für eine Beamtenstelle beim Exekutiveisenbahndienste (Stations- und Verkehrsdienst) geeignet anerkannt.

Diese Art und Weise der Ausbildung des Eisenbahnbeamtenpersonals — über welche die staatliche Aufsicht theils durch die zu den Prüfungen entsendeten Organe der königlich ungarischen Generalinspektion für Eisenbahnen, theils durch Einsicht in die von den Prüfungskandidaten gefertigten schriftlichen Arbeiten und die über das Ergebniss der mündlichen Prüfungen verfassten Protokolle geübt wurde — konnte aus dem Grunde berechtigten Anforderungen nicht entsprechen, weil einerseits die theoretische Ausbildung ausschliesslich auf die Aneignung der Vorschriften und Instruktionen aus dem Verkehrs-, Telegraphen- und kommerziellen Dienste beschränkt war, andererseits weil den betreffenden Betriebspraktikanten, die auch während ihrer Ausbildungszeit zur Dienstleistung herangezogen wurden, eine mündliche Belehrung nicht zu theil werden konnte und sie sonach lediglich auf den autodidaktischen Weg gewiesen waren. Ein weiterer Nachtheil war, dass die Ausbildung keinen allgemein gültigen Charakter besass infolge dessen mussten diejenigen Organe, welche bei irgend einer Bahnverwaltung den Verkehrs-, Telegraphen- oder kommerziellen Dienst schon durch eine Reihe von Jahren selbstständig und anstandslos versehen hatten und als hierzu befähigt erklärt waren, beim Uebertritte in den Dienst einer anderen Verwaltung der Praktikantenprüfung neuerdings sich unterziehen.

Zum Zwecke der Beseitigung dieses bereits seit langem gefühlten Uebelstandes und hauptsächlich im Interesse einer einheitlichen und gründlichen theoretischen Ausbildung wurden bereits vor der Kreirung des Eisenbahnfachlehrkurses Versuche angestellt, und zwar in der Richtung, dass an der Handelsakademie in Budapest im Jahre 1872 ein Eisenbahnlehrkurs errichtet wurde, welcher bis zum Ende des Jahres 1875 ausschliesslich auf Kosten des Ministeriums für Kommunikationen und öffentliche Arbeiten, von da ab jedoch auf Kosten der Handelsakademie mit Zuhilfenahme einer im Rahmen des Budgets des Kommunikationsministeriums alljährlich votirten Subvention erhalten wurde.

Dieser Lehrkurs erfreute sich ursprünglich eines lebhaften Besuches; später — in den der Errichtung des Eisenbahnfachkurses unmittelbar vorangehenden Jahren — ging jedoch die Anzahl der Schüler successive derart zurück, dass die Einrichtung überhaupt als ihrer Bestimmung nicht mehr entsprechend, und weil selbst auf Grund der Zeugnisse dieser Anstalt die Anstellung bei den Bahnen nicht gesichert war, aufgehoben wurde.

Der Grund für diese Erscheinung war zunächst in dem Umstande zu suchen, dass der Lehrkurs der Handelsakademie, also einem Institute, welches vorerst zur Erfüllung anderer wichtiger Aufgaben berufen war, angegliedert war, dass er ferner mit den Eisenbahnen, deren Verwaltungen und dem Eisenbahndienste als solchem in keinerlei organischer Verbindung stand, sowie dass schliesslich auch in materieller Beziehung gewisse Beschränkungen nothwendig waren, die mit den gesteigerten Ansprüchen, in Hinsicht auf die fachliche Ausbildung der Schüler, nicht recht in Einklang zu bringen waren.

Diese Wahrnehmung hatte zur Folge, dass der damalige königlich ungarische Minister für Kommunikationswesen und öffentliche Arbeiten v. Baross sich mit der Frage des Eisenbahnfachunterrichtes zu beschäftigen begann und schliesslich, als die Einstellung des oben erwähnten Lehrkurses an der Handelsakademie zur Thatsache geworden, sich zu einer Neuorganisation des Eisenbahnfachunterrichtes auf einer breiteren Basis und im organischen Zusammenhange mit den Eisenbahnunternehmungen veranlasst fand, wobei in erster Linie darauf Rücksicht genommen ward, dass die zu schaffende Institution auch den Anforderungen des praktischen Lebens voll entspreche. Ein Vorgehen in dieser Richtung erschien unbedingt nöthig, einerseits infolge der grossen Ausdehnung und steten Entwickelung des heimischen Eisenbahnnetzes, andererseits infolge der fortgesetzt wachsenden Vielgestaltigkeit und Schwierigkeit der dem Eisenbahnpersonal in den einzelnen Verwaltungszweigen zufallenden Dienstaufgabe. Hierzu kam noch der Umstand, dass bis zu jenem Zeitpunkte ein für allemal bestimmte Grundsätze für die theoretische Ausbildung der in den Eisenbahndienst neu eintretenden Personen überhaupt nicht bestanden und soweit — nicht nur im Interesse des Eisenbahndienstes selbst, sondern auch im Interesse derjenigen, die sich diesem Dienste widmen wollten — die spezielle Abgrenzung der diesfalls zu machenden Anforderungen in hohem Grade nöthig erschien.

Auf Grund dieser Erwägungen und weil es als im allgemeinen Interesse gelegen bezeichnet werden musste, dass den heimischen Gesellschaftsklassen der Weg zum Eintritt in den Eisenbahndienst in bestimmter Form vorgezeichnet werde, trat der Kommunikationsminister von Baross mit den Leitern der ungarischen Eisenbahnverwaltungen in Vernehmen, um sich zunächst die Ueberzeugung zu verschaffen, dass die von ihm verfolgten Pläne mit den Ansichten der interessirten Eisenbahnkreise in Uebereinstimmung stünden. Die in dieser Angelegenheit abgehaltenen Konferenzen bestätigten erfreulicherweise, dass die maassgebenden Fachautoritäten eine zielbewusste Organisation des Eisenbahnfachunterrichtes einstimmig als ein dringendes Bedürfniss anerkannten.

Nachdem im Wege dieser Konferenzen die Hauptgrundsätze für die Neuorganisation des Eisenbahnfachunterrichtes im Einverständnisse mit den Eisenbahnverwaltungen festgestellt waren, wurde ein Uebereinkommen dahin getroffen, dass die Ausbildung und Qualifizirung der Betriebsaspiranten grundsätzlich nicht mehr den einzelnen Bahnverwaltungen überlassen bleibe, sondern unter unmittelbarer Leitung des Ministeriums auf die Gesammtheit der ungarischen Eisenbahnverwaltungen übergehe. Es wurde bestimmt, dass zum Zwecke der gründlichen theoretischen Ausbildung jener Personen, die bei den Eisenbahnverwaltungen im Verkehrs- und kommerziellen Dienste als Beamte Verwendung finden sollen, in Budapest ein Beamtenbildungslehrkurs durch das Ministerium für Kommunikationswesen und für öffentliche Arbeiten unter gleichzeitiger Mitwirkung der Eisenbahnverwaltungen errichtet werde. Für diesen Lehrkurs wurde hierauf bei Antheilnahme sämmtlicher interessirten Eisenbahnverwaltungen ein Statut ausgearbeitet, dessen wesentlichste Bestimmungen folgende sind:

Der Eisenbahnfachlehrkurs, welcher alljährlich am 1. September seinen Anfang nimmt und ununterbrochen 10 Monate währt, steht unter Leitung und Aufsicht einer Kommission. Als Präsident derselben fungirt der Staatssekretär des Handelsministeriums, ferner gehören derselben als Mitglieder an der Chef der Eisenbahnfachabtheilung im Handelsministerium, welcher gleichzeitig in der Eigenschaft eines Regierungskommissars mit der Ueberwachung und Leitung betraut ist und bei den Professorenkonferenzen den Vorsitz führt, der Chef der königlich ungarischen Generalinspektion für Eisenbahnen und Schifffahrt, ein Delegirter des königlich ungarischen Ministeriums für Kultus und Unterricht, schliesslich je ein delegirtes Organ der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Diese Zusammensetzung der Aufsichtskommission sichert die Erreichung des bei der Kreirung des Eisenbahnfachlehrkurses vorgesteckten Zieles, dass nämlich die Ausbildung und

Qualifizirung der Eisenbahnbeamten gemeinsam von den zur Aufsicht berufenen Regierungsbehörden und den Eisenbahnverwaltungen geleitet werde.

Der § 7 des Statutes bestimmt, dass in dem Lehrkurse ausser denjenigen Unterrichtsmaterien, in denen auch vor Kreirung des Lehrkurses die Praktikantenprüfungen abzulegen waren, und welche, genau genommen, die eigentlich praktischen Lehrfächer bildeten — es sind dies der Telegraphen-, Verkehrs- und kommerzielle Dienst —, noch mehrere andere hauptsächlich theoretische Lehrgegenstände vorzutragen sind, deren Aneignung für die Ausbildung des Eisenbahnpersonals als besonders wichtig und nothwendig anerkannt wurde. Diese Lehrgegenstände sind: Eisenbahnbau, Einrichtung der Eisenbahnen, Geographie, Geschichte der Entwickelung der Eisenbahnen, Eisenbahnrecht und Gesetzeskunde, Eisenbahnarithmetik und Buchhaltung, Material- und Waarenkunde und schliesslich Eisenbahnsanitätsdienst. Als nicht obligatorische Lehrgegenstände wurden für jene, welche ihre im Eisenbahndienste überaus nothwendigen Sprachenkenntnisse vervollkommnen wollen, die deutsche und französische Sprache aufgenommen.

Als Professoren werden für diejenigen Lehrfächer, welche sich auf den eigentlichen Exekutivdienst beziehen, solche Personen verwendet, welche im faktischen Dienste entweder der zur unmittelbaren Aufsicht der Eisenbahnen berufenen Behörden oder der Eisenbahnverwaltungen stehen. Diese Bestimmung gründet sich auf die Ueberzeugung, dass der Unterricht und die Vorträge stets mit den Bedürfnissen und Anforderungen des praktischen Lebens im Einklang zu stehen haben, wenn das erstrebte Ziel erreicht werden soll.

Durch § 8 des Statutes ist die Möglichkeit geboten, dass auch mittellose Schüler die Befähigung zum Eisenbahndienste durch Theilnahme am Fachlehrkurse sich erwerben können; es ist nämlich dort bestimmt, dass solche Personen als Privatschüler Aufnahme finden, wenn sie bei irgend einer Bahnverwaltung als Diurnisten und Praktikanten in den Dienst treten und ihre sonstige Schulbildung — es wird von diesen dieselbe Schulbildung gefordert, wie sie nach den bestehenden Regierungsvorschriften für den Eintritt in den Eisenbahndienst überhaupt verlangt wird — sie für die Aufnahme in den Fachkurs geeignet erscheinen lässt.

Die Art und Weise der Abhaltung der Prüfungen nach beendetem Studium ist im § 9 des Statutes geregelt. In der Prüfungskommission präsidirt das vom Handelsminister von Fall zu Fall für diesen Zweck bestimmte Organ, ferner gehören dieser Kommission als Mitglieder an ein Organ der königlich ungarischen Generalinspektion für Eisenbahnen und ein Delegirter jener Eisenbahnverwaltung, deren Bediensteten sich der Prüfung unterziehen, sofern Schüler, die bei Eisenbahnen in Verwendung stehen, in Betracht kommen. Auf diese Weise ist das Prinzip zur Geltung gebracht, dass bei der Ertheilung der Qualifikation für den Eisenbahndienst alle hierzu berufenen Faktoren gleichmässig ihren Einfluss auszuüben in der Lage sind.

Dem § 10 des Statutes gemäss können jene Personen, welche im Eisenbahnfachkurse — auf Grund der mit Erfolg abgelegten Prüfung — die Befähigung erlangten, von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen nicht mehr zur Ablegung der früher üblich gewesenen Fachprüfungen aus dem Verkehrs-, Telegraphen- und kommerziellen Dienste verhalten werden, und es wurde die Verfügung getroffen, dass vom 1. Oktober 1889 ab beim Verkehrs- und kommerziellen Dienste der Eisenbahnen überhaupt nur solche Personen zu Beamten ernannt werden dürfen, welche ihre Befähigung am Eisenbahnfachlehrkurs erhielten.

Die angeführten Bestimmungen des Statutes sind die wichtigsten, denn sie verbürgen nicht nur den allgemeinen Charakter der auf Grund der abgelegten Prüfungen gewonnenen Befähigung, sondern sie sichern überhaupt für die einzelnen Dienstzweige eine einheitliche Ausbildung und Qualifizirung, deren Mangel — vor Errichtung des Lehrkurses — nur zu häufig in sehr unangenehmer Weise empfunden wurde.

Die praktische Ausbildung der Hörer des Lehrkurses während des 10 monatlichen Schuljahres wird dadurch erreicht, dass in dem im Lehrinstitute befindlichen Telegraphensaale der praktische Telegraphendienst gelehrt und geübt und dass an der Hand der zur Verfügung stehenden Modelle von verschiedenen Eisenbahnstationseinrichtungen und Apparaten, deren Verwendungsweise demonstrirt wird. Auch werden mit der Hörerschaft häufig Ausflüge nach den Bahnhöfen in Budapest unternommen und dort die erforderlichen Erläuterungen der verschiedenen Einrichtungen geboten.

Nach Absolvirung des 10 monatlichen Schuljahres werden die Hörer behufs Aneignung der erforderlichen Praxis im Eisenbahnexekutivdienste auf 3 Monate irgend einem grösseren Bahnhofe zugewiesen. Diese 3 monatliche Lehrzeit bildet einen ergänzenden Theil des Ausbildungskurses, und es wird kein Hörer zur Ablegung der Prüfung zugelassen, wenn er nicht über die erfolgreich zurückgelegte 3 monatliche praktische Dienstleistung den Nachweis liefern kann.

Die Befähigungsprüfungen werden in der Zeit vom 10. Oktober bis 5. Dezember eines jeden Jahres abgehalten. Dieselben bestehen aus einer schriftlichen und mündlichen Prüfung; erstere erstreckt sich nur auf Fragen aus dem Telegraphen-, Verkehrs- und kommerziellen Dienste.

Die Privatschüler müssen vor Zulassung zur Befähigungsprüfung den Nachweis liefern, dass sie mindestens 13 Monate bei ein und derselben Eisenbahnverwaltung ununterbrochen Eisenbahnexekutivdienst versehen haben, von welcher Zeit mindestens 3 Monate auf den Stationsdienst zu entfallen haben.

Während des 10jährigen Bestandes des Eisenbahnfachlehrkurses wurden beiläufig 1 800 Beamte für den Eisenbahnexekutivdienst ausgebildet, welche zur vollen Zufriedenheit ihrer vorgesetzten Direktionen ihren Dienstesobliegenheiten nachkommen.

Die Kosten der Erhaltung des Lehrkurses werden zu gleichen Theilen vom königlich ungarischen Handelsministerium und von den interessirten Eisenbahnverwaltungen getragen; es entfallen auf jeden der beiden Theilhaber beiläufig 6 000 fl. jährlich.

Um es mittellosen Personen möglich zu machen, den Eisenbahnfachlehrkurs zu besuchen, auch wenn sie nicht bei einer Eisenbahnverwaltung bedienstet sind, hat der königlich ungarische Handelsminister für besonders befähigte Schüler 80 Stipendien bewilligt. Jeder der Stipendiaten erhält während der 10 monatlichen Schuldauer, erforderlichen Falls auch während der 3 monatlichen praktischen Ausbildungszeit, 24 fl. monatlich.

Schliesslich sei noch hervorgehoben, dass sämmtliche Hörer des Lehrkurses, welche ihre Prüfungen erfolgreich bestanden haben, unmittelbar nach derselben als Beamtenpraktikanten bei den ungarischen Eisenbahnen Unterkunft finden müssen, wodurch denselben bei treuer und eifriger Pflichterfüllung eine gesicherte Existenz verbürgt wird.

Es sollen die Zeilen nicht geschlossen werden, ohne dass jener Persönlichkeiten, welche sich um die Entwickelung und Förderung dieser für Ungarn so segensreichen Institution vorzugsweise verdient gemacht haben, gedacht werde. In dieser Hinsicht sei zunächst auf den schon eingangs erwähnten verstorbenen Minister Gabriel von Baross, ferner auf seine Nachfolger im Amte und zwar den gewesenen Handelsminister Geheimrath Bela von Lukács (Regierungskommissar für Ungarn bei der im Jahre 1900 in Paris stattfindenden Weltausstellung) und den gegenwärtigen Handelsminister Baron Ernst Daniel hinzuweisen. Sie waren es, welche die neue Institution grosszogen, überall

helfend eingriffen, wo es einer Unterstützung bedurfte und in ihrem grossen Machtkreise alles thaten, was das Gedeihen des auf eine neue Basis gestellten Eisenbahnfachunterrichtes fördern konnte.

In weiterer Folge muss des eigentlichen Schöpfers, des Urhebers der Reform des Eisenbahnunterrichtes, des Staatssekretärs Ladislaus von Vörös gedacht werden. Er war es, der mit voller Begeisterung für seine Idee, die Schöpfung eines Eisenbahnfachlehrkurses, mannhaft eintrat, den seinerzeitigen Minister von Baross für seine Idee zu gewinnen verstand und an der Kreirung den werkthätigsten Antheil nahm. Jedoch nicht nur bei der Kreirung wirkte er mit, sondern während der vollen 10 Jahre, auf welche die Institution jetzt zurückblicken kann, ist keinerlei wesentliche Verfügung getroffen worden ohne Einflussnahme des Herrn Staatssekretärs; er war und ist die Seele der ganzen Schöpfung, hängt mit voller Hingebung und wahrer Liebe an seinem Werke und ist mit berechtigtem Stolz erfüllt, wenn er auf die Errungenschaften und Erfolge seines Werkes hinweisen kann.

Die wichtige Aufgabe eines Regierungskommissars, für die Ueberwachung der Thätigkeit des Lehrkurses, versieht der Chef der Eisenbahnfachabtheilung im Handelsministerium, Herr Ministerialrath Ludwig von Mándy.

Als Direktor steht an der Spitze des Professorenkörpers Herr Ministerialrath Franz von Oetl.

Dem Professorenkörper gehören zur Zeit folgende Herren an: Oberinspektor Ferdinand Hauser, Stellvertreter des Verkehrsdirektors der königlich ungarischen Staatsbahnen, Oberkontrolloren Karl Mocskonyi und Otto Feudt (sämmtlich Eisenbahnverkehrsdienst); Post- und Telegrapheninspektor im Handelsministerium Dominik Bartha, Oberbeamter des Post- und Telegraphendienstes Ignatz Reichl und Oberkontrollor der königlich ungarischen Staatsbahnen Josef Köberl (sämmtlich Telegraphendienst); Ministerialsekretär Graf Richard Orsich (französisch); Inspektor im Handelsministerium Paul Méhely und Oberkontrollor Elmér Mátray (beide kommerziellen Dienst); Inspektor der königlich ungarischen Staatsbahnen und Privatdozent am Polytechnikum Felix Speidl (Technologie); Ministerialsekretär Dr. Andor Barthos (Eisenbahnrecht); Oberkontrollor Wilhelm Hajnal (Eisenbahngeschichte); Realschulprofessor Julius Zachar (Rechnen und Buchhaltung); Inspektor der Kaschau-Oderberger Bahn J. Deletsko (Material- und Waarenkunde); Oberkontrollor Benö Ferenczy (Eisenbahngeographie); Dr. Olath (Sanitätsdienst).

Und — wie es bei der Feier eines Jubiläums üblich ist — soll diese Mittheilung in dem Wunsche ausklingen, dass die bewährte Einrichtung zum Wohle unseres geliebten Vaterlandes und dessen Eisenbahnwesens auch fernerhin wachsen, blühen und gedeihen möge!

Die Eisenbahnunfälle in Oesterreich.

Das rasche Aufeinanderfolgen einer Anzahl schwerer Unglücksfälle auf den österreichischen Staatsbahnen hat im Publikum eine gewisse Beunruhigung hervorgerufen. Man erörtert in allen Kreisen die Ursachen jener Unfälle und verlangt Vorkehrungen zu ihrer Verhütung. Die Tagesblätter widmen dem Gegenstande eingehende Besprechungen, und es haben sich desselben sogar schon Volksversammlungen bemächtigt. Mag man auch vom Gefühlsstandpunkte die herrschende Beunruhigung erklärlich finden, so muss man doch bei unbefangener Beurtheilung der Lage anerkennen, dass die gegenwärtigen Betriebsverhältnisse der österreichischen Eisenbahnen keinerlei Anhaltspunkte zu Besorgnissen rücksichtlich der Betriebssicherheit bieten.

Vor allem darf der Zustand der Bahnanlagen als ein durchgehends guter bezeichnet werden. Es wurden gerade in den letzten Jahren auf Veranlassung der Aufsichtsbehörde bedeutende Aufwendungen für die Erhöhung der Betriebssicherheit, vor allem durch Verstärkung des Oberbaues und der eisernen Brücken, gemacht. Wenn trotzdem einzelne Bahnobjekte unter dem Ansturm des letzten Hochwassers nicht Stand gehalten haben und dadurch Unfälle herbeigeführt worden sind, so darf man nicht übersehen, dass ein Hochwasser von solch elementarer Gewalt seit Menschengedenken nicht vorgekommen und in seiner Wirkung schier unberechenbar ist.

Es werden übrigens die Erfahrungen der letzten Unfälle, soweit sich letztere als Folgen von Elementarereignissen darstellen, voraussichtlich nicht nur bei Rekonstruktion der dem Hochwasser zum Opfer gefallenen Bauwerke verwerthet werden können, sondern wohl auch zu einer noch schärferen Ueberwachung des Bahnkörpers bei grösseren Niederschlägen sowie dazu führen, dass man beim Eintreten solcher Niederschläge in Bezug auf die Aufrechterhaltung des Verkehrs über nicht ganz zuverlässige Stellen noch grössere Vorsicht als bisher walten lassen wird.

Nicht minder dürften die Unfälle den Anlass bieten, mit der Erweiterung von Stationsanlagen rascher als bisher vorzugehen. Die Eisenbahn-Aufsichtsbehörden und vor allem das Eisenbahnministerium haben auf die fortschreitende Erweiterung und Ausgestaltung der Stationsanlagen mit Rücksicht auf das Anwachsen des Verkehrs stets nachdrücklichst eingewirkt, und es haben die Investitionen auf den meisten Privatbahnen gerade in den letzten Jahren einen grossen Umfang angenommen. So hat beispielsweise die Südbahn eine Anleihe aufgenommen, welche zum grossen Theile im letzen Frühjahre begeben wurde und infolge der fortwährenden bedeutenden Investitionsbedürfnisse des Unternehmens vermuthlich noch im Laufe des kommenden Jahres vollständig verbraucht sein dürfte, sodass schon der Gedanke einer neuen Investitionsanleihe auftaucht.

Auch die anderen Privatbahnen investiren unausgesetzt namhafte Summen, und es dürften die Nordwestbahn sowie die Buschtêhrader Bahn demnächst zur Aufnahme von Investitionsanleihen schreiten. Was die Staatsbahnen betrifft, so findet sich im Budget derselben jährlich eine nach Millionen zählende Ausgabepost für Stationserweiterungen und sonstige Vervollkommnung der Betriebseinrichtungen. Wenn in dieser Beziehung bisher nicht noch weiter gegangen wurde, so kann dies niemand, der die budgetären Verhältnisse kennt, Wunder nehmen. Es musste eben im Interesse der Aufrechterhaltung des Gleichgewichts im Staatshaushalt auch im Eisenbahnressort die grösste Sparsamkeit beobachtet und die Durchführung der nicht gerade unbedingt nothwendigen, aber zur erleichterten Abwickelung des Verkehres äusserst wünschenswerthen Erweiterungen der Stationsanlagen auf eine lange Reihe von Jahren vertheilt werden. Nunmehr, nachdem man sich entschlossen hat, eine besondere staatliche Investitionsanleihe zur Deckung der Bedürfnisse sämmtlicher Ressorts auszugeben, dürfte der Zeitpunkt gekommen sein, um — zumal unter der Einwirkung der letzten Unfälle — die Stationsanlagen auf den Staatsbahnlinien in wesentlich kürzerer Zeit auszugestalten.

Eine allen Anforderungen entsprechende bauliche Ausstattung und Ausrüstung der Stationen und der Züge mit den bewährtesten Sicherheitsvorkehrungen ist gewiss ein wichtiges, aber nicht das einzige, vielleicht nicht einmal das wichtigste Moment, welches bei der Sicherheit des Bahnbetriebes in Frage kommt, denn bei einem so weitverzweigten, von ungezählten Menschenkräften in Thätigkeit erhaltenen Organismus ist die Pflege des persönlichen Elementes im Betriebe, die Vorsorge

dass die vollkommenen Vorrichtungen durch leistungsfähige Bedienstete auch wirklich entsprechend gehandhabt werden, von höchster Bedeutung. Genügt doch die geringste Unvorsichtigkeit oder Nachlässigkeit des untergeordnetsten Bediensteten, um den kunstvollen Organismus des Bahnbetriebes zu stören und zahlreiche Menschenleben in Gefahr zu bringen. Die Bedeutung eines den Anforderungen des verantwortungsvollen Dienstes entsprechenden Personals ist gerade in Oesterreich sowohl seitens der Behörden als der Bahnverwaltungen stets in vollstem Maasse gewürdigt worden, und darf man wohl behaupten, dass das österreichische Bahnpersonal für seinen Dienst vollständig qualifizirt ist und denselben mit besonderer Pflichttreue und Unverdrossenheit versieht. Vereinzelte Fälle von Pflichtversäumniss, wie solche bei den Unfällen der letzten Zeit unleugbar zu Tage getreten sind, vermögen angesichts eines Personalstandes von nahezu 100 000 Köpfen das Gesammturtheil um so weniger zu beirren, als nicht vergessen werden darf, dass das Betriebspersonal der österreichischen Eisenbahnen in den kritischen Wochen den Dienst unter den schwierigsten Verhältnissen und mit schier übermenschlicher Anstrengung versehen hat. Hier, wo es sich um aussergewöhnliche Verhältnisse handelte, kann den Verwaltungen wegen der Ueberanstrengung ihres Personals sicherlich kein Vorwurf gemacht werden. In normalen Zeiten kann und muss aber allerdings mit allen Mitteln einer Ueberbürdung des Personals, soweit eine solche eben vorliegt, gesteuert werden. Dies sind die Bahnen ihren Bediensteten, dies sind sie aber noch mehr dem Publikum schuldig, dessen Leben in der Hand dieser Bediensteten liegt. Vieles ist bereits im Interesse der Entlastung des Betriebspersonals geschehen; andere einschneidende Maassregeln, welche dasselbe Ziel verfolgen, sind im Stadium der Vorbereitung und werden nunmehr voraussichtlich mit jeder möglichen Beschleunigung zur Durchführung gelangen, so die Sonntagsruhe im Güterverkehre, so vor allem die im Schoosse der österreichischen Eisenbahnen schon vor längerer Zeit in Angriff genommene Festsetzung angemessener Höchstgrenzen für die tägliche planmässige Dienstdauer der einzelnen Klassen der Bediensteten.

Nachdem sonach auf die möglichste Vervollkommnung der Bahnanlage und der Betriebseinrichtungen mit allen Mitteln hingearbeitet wird, liegt kein Grund vor, das Vertrauen in diese Einrichtungen zu verlieren, wenn trotz alledem ein Unfall sich ereignet oder gar ein zweiter oder dritter Unfall auf dem Fusse folgt. Publikum und Verwaltungen mögen auch gegenüber solch widrigen Ereignissen die Ruhe bewahren, zumal wohl zu bedenken ist, dass die Erregung der Gemüther sich nur zu leicht dem Bahnpersonal mittheilt und diesem die Kaltblütigkeit raubt, welche gerade in schwierigen Lagen das wichtigste Erforderniss für eine gefahrlose Abwickelung des Betriebsdienstes bildet. In diesem psychologischen Moment liegt vielleicht sogar die Erklärung dafür, dass einem Eisenbahnunfall erfahrungsmässig andere unmittelbar folgen.

Verpachtung der dem russischen Staate gehörigen Transkaukasusbahn.

Seit mehreren Jahren ist immer mehr und mehr das Bestreben des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten dahin gerichtet gewesen, einerseits das Staatseisenbahnnetz im westlichen Theile des Reiches auszubreiten und andererseits im östlichen Theile die vorhandenen Privatbahnen zu grösseren Komplexen zusammenzuziehen. Bei Betreibung der letzteren Bewegung sind auch im Besitze des Staates gewesene Bahnen den Privatgesellschaften verpachtet worden, um die Gruppe zu vervollständigen, oder um eine abgetrennt gelegene Bahn nicht staatlich verwalten zu müssen.

Neuerdings steht abermals eine solche Verpachtung bevor, die allerdings eine sehr weitgehende Bedeutung hat. Es handelt sich wie vorbezeichnet um eine Verpachtung der Transkaukasusbahn an die Wladikawkas-Eisenbahngesellschaft. Gegenwärtig hat die Gesellschaft bereits im Betriebe bezw. im Bau die folgenden Bahnen:

Rostow-Wladikawkas		652 Werst
Tichoretzkaja-Noworossisk		254 „
Tichoretzkaja-Zarizyn (im Bau)		550 „
Petrowsk-Beslan		250 „
Mineralnyja-Wody-Kislowodsk		61 „
Petrowsk-Derbent-Baku (im Bau)	ca.	350 „
Kawkaskaja-Stawropol	ca.	145 „
		2 262 Werst

Dazu würden nunmehr die folgenden Linien treten:

Batum-Tiflis-Baku	515 Werst
Ssamtredi-Poti	62 „
Xion-Tkwibuli	49 „
Michailowo-Ssuram	6 „
„ -Borshom	28 „
Baku-Ssurachani	19 „
„ -Ssabuntschi	13 „
zusammen	692 Werst

Es würde dann das Unternehmen überhaupt 2 954 Werst Bahnen im Betriebe haben und wird dann z. Zt. wohl die grösste Gesellschaft in Russland sein. Dies ist jedoch keineswegs das wichtigste Moment im vorliegenden Falle, sondern das, dass nachdem sich jene Vereinigung vollzogen haben wird, der gesammte Verkehr des Kaukasus, des Kaspisees, soweit er sich bei Baku, Derbent und Petrowsk abwickelt, sowie ein Theil des Wolgaverkehres, soweit dieser sich bei Zarizyn konzentrirt, und endlich des Schwarzen Meeres, soweit dieser durch die Hafenplätze von Batum, Poti und Noworossisk vermittelt wird, in der Hand der einen grossen Eisenbahngesellschaft sich vereinigen wird.

Es wird somit der Einfluss der Gesellschaft auf die wirthschaftliche Entwickelung des grossen und reichen Gebietes sehr maassgebend sein.

Hier sind die reichen Fundstätten an Naphta belegen (in Baku und Grosnoje), die nicht nur das weite Russland selbst mit Petroleum und mit Naphtarückständen zu Heizzwecken versorgen, sondern auch einen namhaften Export ins Ausland ermöglichen. Ausserdem ist aber gerade der Kaukasus mit seinen vielen mineralischen Schätzen, die erst zum allergeringsten Theile ausgebeutet werden, auf die grosse Eisenbahn angewiesen. Ein sehr namhafter Transportartikel ist bereits heute das Manganerz, das sich in sehr grossen Mengen in den Bergwerken im Gebiete des Schwarzen Meeres findet und nicht nur ein von den russischen Eisengiessereien, sondern auch von denjenigen des Auslandes gesuchter und begehrter Artikel ist.

Nicht zum geringsten ist es aber auch die landwirthschaftliche Produktion, die hier eine sehr wichtige Rolle spielt, denn noch vor wenig Jahren, als 1891 und 1892 ein grosser Theil Russlands von einer schweren Missernte betroffen wurde, war es der Kaukasus, der fast den ganzen Fehlbedarf durch seine reichen Ernten decken konnte.

Man sieht aus allem, dass die Bedeutung der Bahn eine sehr grosse ist und aller Voraussicht nach mit der fortschreitenden Entwickelung der Ausbeute der Schätze des Kaukasus sowie des Ausbaues des Eisenbahnnetzes immer noch zunehmen muss, weil die Verhältnisse hier in jeder Beziehung ganz besonders glücklich liegen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnungen von Stationen. Direktionsbezirk Halle a/S. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Halle-Sangerhausen zwischen dem Betriebsbahnhof Blankenheim und der Station Riestedt in Kilometerstation 48,43 errichtete Haltestelle Blankenheim für den Personen-, Gepäck-, Güter-, Vieh- und Privatdepeschen-Verkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung der in der Anlage B zu § 50 der Verkehrsordnung bezeichneten Gegenstände bleibt ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen. Pfälzische Eisenbahnen. Vom 1. Oktober d. J. ab erhält die Station Knöringen die Bezeichnung „Knöringen-Essingen" und die Station Dreihof (Essingen-Offenbach) die Bezeichnung „Dreihof-Offenbach".

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Scheibmühl-Kernhof gelegenen Station Freiland wird mit 1. Oktober d. J. in „Türmitz" abgeändert.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3485 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung von Beiträgen zu den Vereinskosten (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 3486 vom 9. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen mit **Ausnahme** der dänischen, schwedischen, norwegischen, finnländischen und schweizerischen Bahnen sowie der sächsischen Staatsbahn und der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, betreffend Neustich der Uebersichtskarte zu den Fahrschein-Verzeichnissen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juli d. J. vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen: Entgleisungen auf freier Bahn 10, in Stationen 25, Zusammenstösse auf freier Bahn 1, in Stationen 17, sonstige Betriebsunfälle 173, zusammen 226. Die Betriebslänge betrug 39 670 km, an Zugkilometern wurden geleistet 29 985 954, so dass je ein Unfall auf 176 km Betriebslänge oder auf 132 681 Zugkm entfällt. Bei den Unfällen wurden getödtet: Reisende 9, Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst 39, Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst keiner, fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder 12, zusammen 60; verletzt wurden: Reisende 33, Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst 95, Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst 6, fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder 20, zusammen 154.

— Zu den in der letzten Zeit vorgekommenen **Eisenbahnunfällen innerhalb des preussischen Staatsbahnbereiches** schreibt die „Nordd. Allgem. Zeitung":

In der „Köln. Ztg." und anderen Blättern wird unter Bezugnahme auf die in der letzten Zeit eingetretenen Eisenbahnunfälle das „Sparsamkeitssystem der Regierung" angeklagt und natürlich verurtheilt. Die Ursachen dieser Unfälle sind bisher nicht endgültig festgestellt. So weit man sie jedoch kennt, lässt sich sagen, dass sie entweder auf Bosheitshandlungen, welche von Personen ausgingen, die am Eisenbahnbetriebe nicht betheiligt sind, oder auf pflichtwidrige Nachlässigkeiten solcher Angestellten zurückzuführen waren, welche sich bisher in Wahrnehmung der ihnen übertragenen Funktionen durchaus bewährt hatten. Auf der anderen Seite hat der preussische Landtag zur besseren Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes sowohl an rollendem Material wie für Verstärkung des Unterbaues, Erweiterung und Umbau der Bahnhöfe usw. sehr erhebliche Mittel bewilligt, so dass auch nach dieser Richtung hin von einem Sparsamkeitssystem der Regierung nicht die Rede sein kann. Da diese Bewilligungen sämmtlich auf Antrag der Eisenbahnverwaltung und unter voller Zustimmung der Finanzverwaltung erfolgten, ist der gegen beide Ressorts gerichtete Vorwurf, einem falschen Sparsamkeitssystem zu huldigen, gänzlich unhaltbar.

Zu derselben Frage schreibt die „Berliner Korrespondenz":

In der Tagespresse wird vielfach behauptet, die in letzter Zeit auf den Staatsbahnen vorgekommenen Eisenbahnunfälle seien dadurch verursacht worden, dass die Zahl der im äusseren Betriebe beschäftigten Bediensteten zu knapp bemessen und ihre Dienstdauer zu gross sei. Diese Behauptung beruht anscheinend auf der Annahme, dass die mit der Neuordnung der Staatseisenbahn-Verwaltung am 1. April 1895 bewirkte bedeutende Personalverminderung sich auf die Betriebsbeamten bezöge. Eine derartige Annahme entbehrt der thatsächlichen Begründung. Die erwähnten Personalverminderungen sind lediglich im inneren Verwaltungsdienst vorgenommen, während umgekehrt im äusseren Betriebsdienst dem Personal durch abgekürzte Dienstdauer und Verstärkung stete Erleichterungen gewährt sind. Die tägliche Dienstdauer der Betriebsbeamten unterliegt einer fortgesetzten Ueberwachung. Im Jahre 1892 sind für den gesammten Staatsbahnbereich einheitliche Vorschriften über die zulässigen Grenzen der planmässigen täglichen Dienstdauer des im äusseren Betriebe beschäftigten Personals festgesetzt worden, die dem Landtage im Berichte über die Ergebnisse des Betriebes im Jahre 1895/96 mitgetheilt sind. Zur vollständigen Durchführung dieser Vorschriften sind seit dem Jahre 1892 Mehraufwendungen von rund 8 Millionen Mark von der Staatseisenbahn-Verwaltung gemacht worden. Welche Erleichterungen den Beamten durch diese Vorschriften gewährt werden, geht auch daraus hervor, dass zu ihrer Durchführung auf den Linien der vormaligen hessischen Ludwigsbahn nach deren Verstaatlichung von dem Landtage die Mittel zur Mehreinstellung von 365 Bediensteten gefordert werden mussten.

Nach den für die Untersuchung der Eisenbahnunfälle geltenden Vorschriften findet ferner bei jedem solchen Unfalle eine eingehende Untersuchung über die thatsächliche Dienst- und Ruhezeit der betheiligten Bediensteten statt, über deren Ergebniss sowohl an den Minister wie an das Reichseisenbahnamt berichtet wird. Beide sind also in der Lage, eine wirksame Kontrole nach dieser Richtung auszuüben. Durch diese Untersuchungen ist bei denjenigen Unfällen der letzten Zeit, die auf eine Pflichtversäumniss von Bediensteten zurückgeführt werden können, festgestellt worden, das die hier in Betracht kommenden Beamten nach einer vorausgegangenen Ruhe von acht bis zu achtzehn Stunden zur Zeit des Unfalles sich in keinem Falle länger als vier Stunden im Dienste befanden. Im übrigen wird die zur Prüfung der betriebssicherheitlichen Einrichtungen neuerdings von dem Minister eingesetzte Kommission auch die Diensteintheilung und die Dienstdauer der Beamten des äusseren Dienstes einer eingehenden Prüfung unterziehen.

— Die „Deutsche Bauzeitung" schreibt im Hinblick auf die neuerdings vorgekommenen **Eisenbahnunfälle** u. a. folgendes:

Diese Unfälle mahnen ernst an die Pflicht, unsere Betriebseinrichtungen immer weiter zu vervollkommnen und rastlos daran zu arbeiten, um die Wirkungen menschlicher Schwächen und Versehen unschädlich zu machen. Wenn auch auf diesem Gebiete in den letzten zwei Jahrzehnten schon viel geschehen ist, so sind doch besonders zwei Fragen noch nicht ausreichend gelöst: Beseitigung der Möglichkeit, eine Weiche unter dem bewegten Fahrzeug umzulegen, und die selbstthätige Kennzeichnung der Thatsache, dass der Zugschluss eine bestimmte Stelle überschritten hat. Wohl die meisten Unfälle entspringen daraus, dass unsere bisherigen Einrichtungen in diesen Fällen unzureichend sind oder noch ganz versagen.

— Im Interesse des reisenden Publikums sind den **Zugrevisoren der preussischen Staatsbahnen** kürzlich umfangreiche Anweisungen ertheilt worden. Sie sollen darauf achten, dass die vorschriftsmässige Zahl von Frauen- und Nichtraucher-Abtheilungen in jedem Zuge vorhanden ist; ferner, dass die Reisenden nicht zu viel oder zu schweres Handgepäck in die Abtheile mitnehmen. Insbesondere ist ihnen zur Pflicht gemacht, sich von der gehörigen Reinigung, Beleuchtung, Heizung der Wagen sowie der Beschaffenheit der Thüren und Fenster usw. zu überzeugen.

— Nach einem Ministerialerlass vom 5. August 1891 unterliegt in Preussen der **Bahnhof-Buchhandel** einer sorgfältigen Beaufsichtigung durch die Eisenbahndirektionen. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat neuerdings diesen Erlass mit folgendem Zusatze in Erinnerung gebracht: „Es ist unausgesetzt darauf zu achten, dass Bücher und Zeitschriften unsittlichen und anstössigen Inhalts bei den Bahnhof-Buchhändlern nicht zum Verkaufe ausgelegt werden."

— Seitens der königlich preussischen Staatsbahnverwaltung wird jetzt eine besonders grosse **Bauthätigkeit auf dem Gebiete des Arbeiter-Wohnungswesens** entwickelt. Allein aus

dem Fünf-Millionenfonds der Pensionskasse baut die Eisenbahnverwaltung an 36 Orten. Auch die Baugenossenschaften, die auf Betreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten ins Leben gerufen worden sind, sind ausserordentlich rührig. Dazu kommen noch etwa 20 Gebäude, die aus den laufenden Mitteln der Eisenbahnverwaltung erbaut werden. Die Wohnungen erhalten einschliesslich der Küche mindestens drei Räume. Wenn es sich irgend ermöglichen lässt, wird etwas Gartenland und ein Stallgebäude für Kleinvieh beigegeben. Die Nachfrage nach den Wohnungen ist fast überall gross.

— Die umfassenden **Bahnumbauten der Berlin-Stettiner Eisenbahn** bei Pankow schreiten rüstig vorwärts; diese Bahnanlage dürfte die grösste aller Berliner Bahnanlagen werden. In verhältnissmässig kurzer Zeit ist zwischen den Geleisen der Nord- und Stettiner Bahn einerseits und den Ringbahngeleisen andererseits die geräumige Maschinenhalle nunmehr im Rohbau fertiggestellt. Sie wird nicht weniger als 23 Einfahrten, die zusammen einen vollen Halbzirkel bilden, erhalten. Vor der Maschinenhalle, über die hinaus sich 22 Schornsteine erheben, ist eine kräftige und äusserst tragfähige Drehscheibe erbaut worden, welche die Verbindung zwischen den äusseren Geleisen und den in die Einfahrten führenden Geleisen vermitteln wird. Jenseits der grossen Brücke ist man hauptsächlich in diesen Tagen mit den Planirungsarbeiten des zwischen den Geleisen nach dem Nordbahnhofe in der Bernauerstrasse und nach dem Stettiner Bahnhofe liegenden Terrains beschäftigt. Die vierte grosse Bogenbrücke zwischen Pankow und Gesundbrunnen wird in nächster Zeit fertiggestellt sein. Ausserdem wird gegenwärtig auf derselben Strecke die Erweiterung bezw. der Neubau von mehreren Signalstationen vorgenommen.

— Der in Dresden an der Verbindungsbahn zwischen Dresden-Altstadt und den Bahnhöfen in Dresden-Neustadt neuerbaute **Bahnhof Dresden-Wettinerstrasse** wird am 1. Oktober d. J. dem Verkehre übergeben werden. Die neue Verkehrsstelle, deren schöne Halle weithin sichtbar ist, wird nur dem Personenverkehre dienen, der auf Hochgeleisen abgefertigt wird, während Schalter- und Gepäckräume, Warteräume und Bahnhofsrestaurant sich zu ebener Erde befinden. Zunächst wird an dem neuen Bahnhofe nur eine beschränkte Anzahl von Personenzügen des Vorort- und Fernverkehrs mit Ausschluss der Schnellzüge halten, da die endgültige Gestaltung des Fahrplans erst nach der im Frühjahr 1898 zu erwartenden Fertigstellung des neuen Personen-Hauptbahnhofs in Dresden-Altstadt möglich ist.

— Der Prinzregent von Bayern hat in dem Handschreiben, welches er anlässlich seines Scheidens von Ludwigshafen (siehe Nr. 70 d. Ztg.) an den Regierungspräsidenten Frhrn. von Welser gerichtet hat, ausdrücklich seine Anerkennung und seinen Dank für den anlässlich seiner Anwesenheit **von der Verwaltung der pfälzischen Eisenbahnen getroffenen imposanten Veranstaltungen** ausgesprochen.

— Die **Angelegenheiten des Eisenbahnwesens im Grossherzogthum Oldenburg**, insbesondere diejenigen der oldenburgischen Staatseisenbahn-Verwaltung, die bisher dem Geschäftskreise des grossherzoglichen Staatsministeriums, Departement des Innern, angehörten, sind mit dem 1. d. Mts. dem Geschäftskreise des grossherzoglichen Staatsministeriums, Departement der Finanzen, zugewiesen.

— Eine **zweite Schnellzugverbindung Berlin-Stockholm** ist neuerdings geschaffen worden. Bisher hatte nur der Expresszug ab Berlin Stettiner Bahnhof 7 Uhr 10 Min. Abends Anschluss an den um 1 Uhr 30 Min. früh Sassnitz verlassenden Dampfer nach Trelleborg. Im Interesse der vielen nach Schweden reisenden Deutschen ist jetzt ein zweiter Dampfer eingelegt worden. Dieser vermittelt den Anschluss an den um 8 Uhr 40 Min. früh von Berlin abgehenden Schnellzug, verlässt Sassnitz 3 Uhr 45 Min. Nachmittags und erreicht Trelleborg rechtzeitig für die Benutzung des 9 Uhr 5 Min. Abends nach Stockholm abgehenden Schnellzuges. Die Benutzung dieser Fahrzeit ermöglicht es, die schwedische Küste am selben Abend noch zu erreichen und die Nachtfahrt im Eisenbahnzuge bezw. im Schlafwagen zurückzulegen.

Oesterreich-Ungarn.

— Der **Verkehr auf den österreichischen Privatbahnen** war im Monate August durch die Rückwirkungen der Hochwässer schwer behindert. Zahlreiche Bahnlinien mussten für kürzere oder längere Zeit den Betrieb einstellen, und auch diejenigen Bahnen, welche nicht unmittelbar von den Hochwässern betroffen wurden, hatten mittelbar Verkehrseinbussen zu erleiden, da die Zufuhren von den Anschlussbahnen wesentlich herabgemindert waren. Mit Ausnahme der Südbahn und der meisten böhmischen Kohlenbahnen verzeichnen alle österreichischen Eisenbahnen im August mehr oder minder erhebliche Mindereinnahmen. In den ersten 8 Monaten stellten sich die Einnahmen der grossen Privatbahnen im Vergleiche mit dem Vorjahre wie folgt:

	Januar bis August 1897	gegen 1896
	Gulden	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . .	23 147 187	— 220 852
Südbahn	29 650 675	+ 388 830
österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft	17 007 306	— 522 769
österr. Nordwestbahn Litt. A. . . .	7 145 909	— 386 836
Elbethalbahn	4 251 357	— 137 481
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	2 364 976	— 116 027
Aussig-Teplitzer Bahn	4 155 572	+ 22 596
Buschtêhrader Bahn Litt. A. . . .	2 381 537	+ 34 397
„ „ „ B. . . .	4 085 737	+ 245 316
böhmische Nordbahn	2 829 059	— 42 040

Die grössten Mindereinnahmen zeigen die österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft und die Linien der österreichischen Nordwestbahn. Bei der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft übersteigt der Ausfall eine halbe Million Gulden; mehr als die Hälfte entfällt hiervon auf den Monat August, vorzugsweise auf die letzte Dekade. Verhältnissmässig noch höher sind die Mindereinnahmen der österreichischen Nordwestbahn. Die Mindereinnahme der garantirten Linie beläuft sich auf 386 836 fl., jene der Elbethalbahn auf 137 481 fl. und jene der süd-norddeutschen Verbindungsbahn auf 116 027 fl.

Die Verkehrsentwickelung der österreichischen Nordwestbahn litt im ersten Halbjahre unter dem Einflusse mehrerer ungünstiger Faktoren, welche auch die Einnahmen in Mitleidenschaft zogen. In erster Reihe stand der schlechtere Geschäftsgang der Textilindustrie in Nordböhmen, die eines ihrer wichtigsten Absatzgebiete, die Levante, infolge der kriegerischen Wirren fast gänzlich einbüsste und unter einer hochgradigen Absatzstockung zu leiden hatte. Dazu kam ein schwacher Getreideverkehr und eine Verminderung der Zuckerausfuhr.

Von Bedeutung ist auch der schlechte Ausfall der Obsternte. Andererseits ist zu erwägen, dass die Einnahmenausweise auf einer ganz anderen Grundlage aufgestellt sind als im vergangenen Jahre und dass deshalb die Vergleichungsziffern nicht unbedingt verlässlich sind. Es ist gar nicht ausgeschlossen, dass mit dem Jahresschlusse der Einnahmenausfall eine nicht unbeträchtliche Verminderung erfährt, während im vorigen Jahre die bedeutenden Mehreinnahmen infolge der nachträglichen Richtigstellungen zusammengeschmolzen sind.

Die Mindereinnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beträgt 220 852 fl., welcher Betrag jedoch nicht ins Gewicht fällt, da die definitiven Abrechnungen fast ausnahmslos Mehrbeträge ergeben (so zeigt der Maiausweis ein Mehr von 122 516 fl. gegenüber den provisorischen Einnahmen); das günstigste Ergebniss bietet die Südbahn, welche die ersten 8 Monate mit einer Mehreinnahme von 388 830 fl. abschliesst. Aehnlich befriedigende Ergebnisse bieten die Aussig-Teplitzer Bahn und die Buschtêhrader Bahn, bei letzterer vornehmlich das B-Netz. Die Einnahmen der böhmischen Nordbahn zeigen den nicht bedeutenden Entgang von 42 040 fl. Mit dem Monate September beginnt die Herbstkampagne. Die Entwickelung des Getreide-, Zucker- und Kohlenverkehrs wird für die meisten Bahnen von entscheidender Bedeutung sein.

— Im März kommenden Jahres soll nach den Beschlüssen der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen der Betrieb auf der Gürtellinie Bahnhof Heiligenstadt-Westbahnhof-Gumpendorferstrasse der **Wiener Stadtbahn** nebst Abzweigung zur Lobkowitzbrücke, auf der Vorortlinie Heiligenstädter Bahnhof-Penzinger Bahnhof und auf dem oberen Theil der Wienthallinie von Hütteldorf bis zur Lobkowitzbrücke eröffnet werden. Nach dem gegenwärtigen Stande der Bauarbeiten ist wohl anzunehmen, dass eine neuerliche Hinausschiebung des Vollendungstermines für obige Linien nicht eintreten werde. Die Gürtellinie ist zum grossen Theile vollendet und eine Strecke derselben mit Einschluss des Heiligenstädter Hauptbahnhofes und des Bahnhofes in Michelbeuern, dem Verkehr für Schotterzüge bereits übergeben worden. Auch der ausgedehnte Heiligenstädter Bahnhof der Stadtbahn, in welchen die Kaiser Franz-Josefbahn, die Gürtel-, die Vororte- und die (noch nicht im Bau befindliche) Donaukanallinie der Stadtbahn einmünden, ist mit den Hochbauten der Vollendung nahe gerückt. Ebenso ist der Bau der Vororte- und oberen Wienthallinie trotz der bedeutenden, durch das letzte Hochwasser auf letzterer Linie verursachten Schäden entsprechend vorgeschritten.

Die Fahrbetriebsmittel für die zunächst zur Eröffnung kommenden Stadtbahnlinien sind bereits zum grössten Theile

eingeliefert, und es verdient bemerkt zu werden, dass die bis zum Zeitpunkte der Eröffnung der Stadtbahn auf den Lokalstrecken der Staatsbahnen verwendeten Personenwagen der Stadtbahn (bekanntlich nach dem Interkommunikationssysteme gebaut), beim Publikum vermöge der zweckmässigen Sitzanordnung, der vorzüglichen Beleuchtung und Ventilation sowie der bequemen Treppen, allgemeinen Beifall finden.

Auch sonst sind alle Einleitungen für die Einrichtung des Betriebes auf den obenerwähnten Linien bereits getroffen. Die Eröffnung des Betriebes auf der unteren Wienthallinie (bis zum Hauptzollamt) soll nach den Beschlüssen der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen womöglich Ende des Jahres 1898, spätestens aber bis zum 15. März 1899 erfolgen.

— Im Juli hat die Trassenrevision des von der Eisenbahn Wien-Aspang vorgelegten Projektes für die Verlängerung der Aspangbahn, beziehungsweise den Ausbau der Linie **Aspang-Hartberg** stattgefunden und sie ergab im allgemeinen ein zufriedenstellendes Resultat. Indess dürfte das Projekt noch eine wesentliche Aenderung erfahren. Nach dem von der Gesellschaft vorgelegten Projekte soll der Wechsel in offener Schleife, aber mit einem tiefen Einschnitt übersetzt werden. In den maassgebenden technischen Kreisen scheint aber die Tunnelirung des Wechsel vorgezogen zu werden, da hierdurch eine namhafte Abkürzung der Trasse ohne eine allzu grosse Erhöhung der Kosten bewirkt würde. Die Entscheidung hierüber dürfte wohl noch im Spätherbste fallen. Sodann bleibt aber noch die wichtige Frage der finanziellen Sicherstellung ins Klare zu bringen.

— Ein Konsortium, welches bereits im Besitze einer Vorkonzession ist, die Vorarbeiten für die **Eisenbahn Karlstadt-Knin** vorzunehmen, hat sich mit einer Denkschrift an das ungarische Handelsministerium gewendet, um eine definitive Entscheidung betreffend die Nothwendigkeit und Rentabilität der genannten Bahn und die Beitragsleistung aus dem Investitionsfonds zu erlangen. Das Konsortium hat bereits einen Präliminarvertrag mit einem hervorragenden Bankinstitute in Budapest abgeschlossen, um die Kosten der Vorarbeiten und eventuell jene der Ausführung der Bahn zu bestreiten. Die Bahn ist als Hauptbahn zweiter Klasse geplant und zweigt bei Mostanje, 4 km von Karlstadt, von der Agram-Fiumaner Linie ab, geht längs des Koranaflusses zur Station Turanj und von dort langsam steigend über Tusilovic zur Station Krnjak. Von hier geht die Bahn durch ein gebirgiges Terrain nach Blagaj, Slunj und zur Station Rakovica-Dreznik und von dort über Petrovoselo nach Zavalje an die bosnische Grenze. Längs derselben zieht sich die Trasse über Nebljnje, Dolnji Lapac, Boricevac in das Unathal nach Suvaja und Srb, durch das Thal des Tiskovac an die dalmatinische Grenze und fort bis Knin zur Einmündung in die dalmatinische Staatsbahn Die Bahn hat in der in Aussicht genommenen Trasse 207 km, von denen 185 auf kroatisches und 22 auf dalmatinisches Gebiet entfallen.

— **Vintschgaubahn.** In den ersten Tagen dieses Monats begann Professor Dr. Koch im Auftrage des Eisenbahnministeriums die geologische Begehung der Theilstrecke Meran-Töll der Vintschgaubahn.

— Auf Grund von Berathungen, welche mit den Vertretern der **Graz-Köflacher Bahn** gepflogen wurden, hat die Regierung den Entwurf eines Uebereinkommens ausgearbeitet, welches Vereinbarungen über die Prioritätenkonversion, das staatliche Einlösungsrecht, die Ermässigung des Kohlentarifes und den Ankauf der steiermärkischen Landesbahn Stainz-Wieselsdorf (schmalspurige Lokalbahn) vorschlägt. Dieses Uebereinkommen bildete den Gegenstand eingehender Berathungen im Verwaltungsrathe. Rücksichtlich mehrerer Punkte ergaben sich hierbei grosse Differenzen, namentlich bezüglich der Einlösungsrente. Der Verwaltungsrath betraute die Direktion mit der Aufgabe, die Gegenvorschläge zu formuliren, welche der Regierung zu unterbreiten wären. Der Verwaltungsrath wird sodann an die Regierung das Ersuchen richten, dieselbe möge eine mündliche Verhandlung anberaumen, in welcher die Delegirten der Gesellschaft die Gegenvorschläge vorbringen und vertreten sollen.

— Der **Investitionserlass der Regierung an die österreichische Nordwestbahn** bildet den Gegenstand eingehendster Studien seitens der Verwaltung. Die Erhebungen beziehen sich sowohl auf den Bau des zweiten Geleises als auf die übrigen von der Regierung geforderten Herstellungen und dürften mit Rücksicht auf ihren Umfang wohl noch längere Zeit in Anspruch nehmen, so dass die Beschlussfassung des Verwaltungsrathes und die Feststellung der Antwort auf den Investitionserlass erst im Laufe der zweiten Hälfte des September zu gewärtigen ist.

— **Oesterreichische Lokaleisenbahngesellschaft.** Diese in Liquidation befindliche Gesellschaft schreitet, nachdem die Konvokationsfrist vorüber ist, neuerdings an die Ausschüttung eines Theils der verfügbaren Gelder. Auf jede der im Verkehr befindlichen neuen Aktien, welche auf ein Nominale von 200 fl. lauten, wird vom 9. September angefangen ein Betrag von 180 fl. zurückgezahlt. Ausserdem wird der Dividendenkupon des Jahres 1896 mit je 6 fl. oder 3 % eingelöst. Nach Beendigung der Liquidation werden die Aktionäre voraussichtlich noch eine weitere Quote beziehen. Bisher erhielten die Aktionäre der Lokalbahn-Gesellschaft für je fünf alte Aktien, die ein Nominale von 1 000 fl. repräsentirten, eine baare Ausschüttung von 900 fl., sowie eine neue Aktie von 200 fl. Durch die gegenwärtige Ausschüttung erhöht sich das bisherige Liquidationsergebniss auf 1 080 fl. für fünf alte Aktien, und demnach auf 216 fl. für je eine alte Aktie.

— Die am 12. v. Mts. eröffnete, in Nr. 65 S. 604 d. Ztg. näher beschriebene **Lokalbahn Borki wielki - Grzymalów** ist der Staatsbahndirektion **Lemberg** unterstellt.

— **Elektrische Strassenbahnen in Wien.** Auf Grund der vom Gemeinderathe genehmigten Bedingungen machten sich vor einiger Zeit zwei Gruppen von Unternehmungen erbötig, zwei elektrische Bahnlinien von der inneren Stadt in den Prater bis zum Mai kommenden Jahres, also bis zu Beginn der Jubiläumsausstellung, zu bauen und fertigzustellen. (Die Gemeinde sollte nach den Beschlüssen des Gemeinderathes selbst die Konzession erwerben und lediglich den Betrieb an Unternehmer vergeben.) Ausser den ursprünglichen Bewerbern traten bald mehrere andere auf, welche sich erbötig machten, die beiden geplanten sowie auch andere Linien zu bauen. Erst während die Bewerber an die Gemeinde mit Vorschlägen herantraten, setzte der Gemeinderath das definitive zum Theil von den früheren Plänen abweichende Trassenprojekt fest. Die Folge war, dass die eingelaufenen acht Offerten eines einheitlichen Gesichtspunktes entbehrten und sich schwer vergleichen liessen. Es wurden daher den Bewerbern Fragebogen zugesendet, um eine einheitliche Grundlage für die Verhandlung zu gewinnen, woraufhin ein neuerlicher Wettbewerb erfolgte, und zwar haben sich bisher sechs Firmen gemeldet. Sei es nun, dass man auf die noch ausständigen beiden Konkurrenten wartet, sei es, dass man mit der Entscheidung über die elektrischen Bahnen bis zu der — nun auch von maassgeblichster kommunaler Seite als nahe bevorstehend bezeichneten — Entscheidung in der Tramwayfrage warten wollte, liess man die Zeit verstreichen, ohne dass der Bau der elektrischen Linien vergeben worden wäre. In den technischen Kreisen der Kommunalverwaltung hegt man bereits Zweifel, ob unter solchen Umständen die rechtzeitige Fertigstellung der Praterlinien überhaupt noch möglich sein werde, und man hat daher angerathen, eine Präklusivfrist für eventuelle weitere Konkurrenten zu bestimmen, um endlich zur Vergebung der Arbeiten schreiten zu können. Thatsächlich soll man entschlossen sein, längstens im Oktober die endgültige Entscheidung zu fällen.

— Die Staatsverwaltung hat sich im § 10 des Konzessionserlasses für die **Wiener Tramway** vom Jahre 1889 das Recht vorbehalten, im Falle als nach Maassgabe der ordnungsmässig geschlossenen Betriebsrechnungen der Wiener Tramwaygesellschaft die von ihr in drei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren erzielten Bruttoeinnahmen im Durchschnitte mehr als 60 000 fl. per Kilometer des gesellschaftlichen Bahnnetzes und per Jahr betragen sollten, eine Herabminderung der festgesetzten **Tarife** und zwar unter entsprechender Bedachtnahme auf die der Gesellschaft infolge des erhöhten Verkehrs etwa thatsächlich erwachsenden Mehrauslagen anzuordnen, eventuell den vom Wiener Gemeinderathe auf Grund des Beschlusses vom 31. Oktober 1888 beantragten Tarif auf dem ganzen gesellschaftlichen Bahnnetze unverändert zur Einführung zu bringen. Nachdem die Betriebseinnahmen die im Konzessionserlass bezeichnete Höhe erreicht haben, hat das Eisenbahnministerium, von den der Staatsverwaltung vorbehaltenen Rechte Gebrauch machend, mittelst Erlasses vom 21. Mai d. J. den Verwaltungsrath der Wiener Tramwaygesellschaft aufgefordert, eine den Verkehrsbedürfnissen möglichst entsprechende Tarifreduktion in eingehende Erwägung zu ziehen und hierbei auch auf die wünschenswerthe Vereinfachung des gegenwärtigen Tarifs sowie auf die Einführung von den Münzsorten der Kronenwährung angepassten Zonensätzen von 10, 20, 30 Hellern gleich 5, 10 und 15 kr. Rücksicht zu nehmen. Auf Grund dieser Aufforderung erstattete die Tramwaygesellschaft Vorschläge, welche sich hauptsächlich auf grössere Begünstigungen für Abonnementskarten, ferner auf die Einführung der Werktagstaxen für Sonn- und Feiertage bezogen und viel beschränkter als die Zugeständnisse sind, zu welchen sich die Gesellschaft im Vorjahre erbötig gemacht hatte. Letztere erklärte die Gesellschaft mit

Rücksicht auf die ihr infolge der Strikebewegung erwachsenen bedeutenden Mehrauslagen, nicht aufrecht erhalten zu können.

Der Wiener Gemeinderath, welcher, wie erwähnt, sich schon im Jahre 1888 über die anzustrebenden Grundlagen der Tarifreform ausgesprochen hatte, hat nunmehr neuerlich zu der Frage Stellung genommen und vor kurzem in Form eines einstimmig gefassten Beschlusses der Statthalterei beziehungsweise dem Eisenbahnministerium einen gutachtlichen Vorschlag für die Regelung der Fahrpreise der Tramwaygesellschaft gemacht, welcher im wesentlichen mit dem Tarifreformantrage dieser Körperschaft vom Jahre 1888 übereinstimmt. Nach den nunmehrigen Vorschlägen des Gemeinderathes, welche demnächst gemeinsam mit den Anträgen der Gesellschaft den Gegenstand von Unterhandlungen zwischen den betheiligten Faktoren bilden werden, soll für eine Fahrt innerhalb einer Radialstrecke ohne Rücksicht auf die Länge derselben der Preis von 5 kr. (heute 5, bezw. 7 kr.) eingehoben werden. Derselbe Tarif soll für Fahrten innerhalb der Ringlinie (heute 7 kr.) sowie innerhalb einer sonstigen Transversallinie gelten. Für Fahrten mit Benutzung einer Radial- und einer Transversalstrecke wären nach dem Beschlussantrage des Gemeinderathes 7 kr. (heute 10 kr.). für alle übrigen Fahrten 10 kr. (heute bis zu 20 kr.) zu bezahlen, Der heute bestehende Einheitstarif von 10 kr. für jede beliebige Fahrt an Sonn- und Feiertagen soll wegfallen und an Sonn- und Feiertagen derselbe Tarif wie an Wochentagen eingehoben werden, da man es mit Recht als eine grosse Härte des bisherigen Tarifs bezeichnete, dass die Tarife an Sonntagen, an welchen Tagen dieses Verkehrsmittel gerade vorwiegend von ärmeren Klassen der Bevölkerung benutzt wird, in den ausschlaggebenden 5- und 7 kr.-Zonen auf 10 kr. erhöht sind.

— **Berücksichtigung eines Theils des Wohnungsgeldes bei der Pensionsbemessung.** Nach den Bestimmungen der Pensionsstatuten für die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen sowie nach den Pensionsstatuten der meisten Privatbahnen (die Südbahn ausgenommen) wird das Ruhegehalt lediglich nach der Höhe des Gehalts bemessen und hierbei auf das Quartiergeld keine Rücksicht genommen. Den in Ruhe tretenden Bediensteten trifft also abgesehen davon, dass er doch nur in seltenen Fällen die zur Pensionirung mit dem vollen Gehalte erforderliche volle Dienstzeit erreicht, und er einen mehr oder minder beträchtlichen Ausfall an Gehalt erleidet, mit dem Zeitpunkte der Pensionirung auch noch der Verlust des vollen Wohnungsgeldes, welches er mit Rücksicht auf seine Höhe erfahrungsgemäss zumeist nicht einmal vollständig für die Bestreitung der Wohnungsmiethe benöthigte. Es ist unter solchen Verhältnissen erklärlich, wenn immer neue Bestrebungen in Eisenbahnkreisen wegen Erhöhung der Pensionen durch Einbeziehung eines Theiles des Wohnungsgeldes in das für die Pension anrechenbare Diensteinkommen auftauchen. Vor einiger Zeit hat die Generaldirektion der Staatsbahnen eingehende Studien über diesen Gegenstand durchgeführt, ohne dass das Ergebniss derselben bekannt geworden wäre. Nunmehr hat auch die christlich-soziale Eisenbahnorganisation die Frage in ihr Programm aufgenommen und tritt in ihrem Organe „Das Signal“ dafür ein, dass die Verwaltungen zur Ermöglichung der Erhöhung der Pensionen der Bediensteten sowie der Wittwen- und Waisenbezüge ihre Beiträge zu den Pensions- und Provisionskassen angemessen erhöhen, wobei das Blatt der Erwartung Ausdruck gibt, dass die Bediensteten selbst das Opfer einer Erhöhung ihrer eigenen Einzahlungen gleichfalls gern auf sich nehmen werden. Es ist gewiss lebhaft zu wünschen, dass die Frage einer Verbesserung der Versorgungsgenüsse der Eisenbahnbediensteten selbst sowie ihrer Wittwen und Waisen recht bald einer gedeihlichen Lösung zugeführt werde. Man darf sich aber keineswegs einer Täuschung darüber hingeben, dass es sich hierbei, wenn nicht die Beiträge der Bediensteten übermässig erhöht werden sollen, um eine bedeutende Mehrbelastung der Pensionsfonds handelt, welche angesichts des durchgehends sehr ungünstigen finanziellen Standes aller dieser Fonds nicht ohne Schwierigkeiten zu erreichen sein dürfte.

— Eine **originelle Fahrgeldhinterziehung** wird aus Jassbereny gemeldet: Von dort werden fast täglich ganze Wagenladungen mit lebendem Geflügel, welches in Hühnersteigen untergebracht wird, nach Pest expedirt. Zur Fütterung des Geflügels fährt im Frachtwagen eine Person mit, die jedoch verpflichtet ist, eine Fahrkarte III. Klasse zu lösen. Eine Geflügelhändlerin hatte nun den Einfall, in einigen Hühnersteigen statt des Geflügels — Menschen mitzuführen. Während der Einladung des Geflügels schlichen sich einige Kolleginnen der Händlerin, die an dem Geschäfte gleichfalls betheiligt waren, in den Frachtwagen und nahmen in den untersten Hühnerkörben Platz. Wenn dann die Revision kam, war nur eine Begleiterin zu sehen; während der Reise aber wurden die blinden Passagiere aus ihrer unbequemen Lage befreit. Auf solche Weise gelang es den Leuten, einen regelmässigen „Passagier-Beförderungsdienst“ zu betreiben, bis endlich die Sache ein jähes Ende nahm. Die Reisegesellschaft gerieth nämlich bei Abwickelung des letzten Geschäftes in Streit, und eine Partei belangte die andere vor dem Gerichte. Im Eifer der Debatte wurde das Geheimniss verrathen.

Belgien.

— **Der internationale Kongress für den Sanitätsdienst der Eisenbahnen**, der in Brüssel tagte (s. Nr. 71 d. Ztg.) hat am 8. d. Mts. Abends seine Berathungen geschlossen. Der Kongress sprach sich dahin aus, dass als höchste Arbeitszeit für die bei den Eisenbahnen Angestellten angenommen werde: für die Maschinisten der Eilzüge 8 Stunden Arbeit und 12 Stunden Ruhe; für die Maschinisten der gewöhnlichen Züge 12—14 Stunden Arbeit und 12 Stunden Ruhe; für die Vorsteher der bedeutenden Stationen 12 Stunden Arbeit und 12 Stunden Ruhe, desgleichen für alle anderen Angestellten und Arbeiter 12 Stunden Arbeit und 12 Stunden Ruhe.

Vereins-Ausland.

— In der Nr. 15 d. Ztg. ist bereits über die **Verstaatlichung der Fastowbahn** berichtet worden.

Ein neuerdings veröffentlichter Allerhöchster Befehl vom 28. März 1897 gibt bekannt, dass die Verwaltung der Fastowbahn mit derjenigen der Südwestbahnen vereinigt worden ist.

Es ist diese Verordnung eine nothwendige Konsequenz der Verstaatlichung selbst, da die Fastowbahn ihrer geographischen Lage wegen zu einer Verwaltung mit den Südwestbahnen vereinigt werden müsste.

— Der Bauleiter der **mittelsibirischen Eisenbahn** hat den Interessenten an dem grossen Jahrmarkt in Nishnij-Nowgorod die Mittheilung gemacht, dass die Annahme von Privatfrachten zum Transport vom Ob und Tomsk nach Mariinsk, Atschinsk und Krasnojarsk gegen den 1. Oktober d. J. in beschränktem Umfange eröffnet werden wird. Damit wäre dann wieder ein bedeutendes Stück asiatisches Produktionsgebiet für den Verkehr erreichbar. Namentlich werden durch die vorbezeichnete Strecke viehreiche Bezirke erschlossen.

— Zur Berichtigung der in Nr. 70 d. Ztg. enthaltenen Mittheilung, betreffs des **Schnellzuges Mailand-Rom** ist zu bemerken, dass der neue Zug zwar über Parma, nicht aber Spezia, sondern über die jüngst eröffnete Linie St. Stefano-Sarzana geht. Die Fahrzeitabkürzung, welche hierdurch erreicht wird, beziffert sich auf etwa $\frac{1}{2}$ Stunde, nicht — wie in jener Nummer infolge eines Druckfehlers angegeben wurde — auf $11\frac{1}{2}$ Stunden.

— Eine grosse **Eisenbrücke im Gewicht von 400 t** in einer Nacht aufzustellen, wird in Paris beabsichtigt. Es handelt sich um Ueberbrückung des 43 m breiten Einschnittes der Nordbahn zwischen Rue Stephenson und Rue de la Chapelle. Die aus einem Bogen bestehende Brücke wird, um den Zugverkehr nicht zu stören, in der Nähe fix und fertig aufgebaut und über den Einschnitt geschoben. Damit der Schwerpunkt des Kolosses bis zum Gewinnen beider Stützpunkte auf fester Grundlage ruht, erhält derselbe eine provisorische Verlängerung von 26 m.

— Selbst England, das Land der Steinkohle, beschäftigt sich — wie das Internationale Patentbüreau Karl Fr. Reichelt, Berlin, mittheilt — lebhaft mit der Frage die **Heizung der Lokomotiven** statt mit Steinkohle **mit Petroleum** zu bewirken, und hat die Great Eastern Railway zur Zeit schon 37 Maschinen in Gebrauch, die für beide Heizungsarten eingerichtet sind. Mit Steinkohle allein geheizt, brauchen dieselben auf eine englische Meile Fahrt etwa 18 kg, während bei gemischter Heizung 6 kg Kohle und 5 kg Petroleum erforderlich werden; bei alleiniger Anwendung von Petroleum werden für die Meile 8 kg verbraucht.

Wir geben diese Mittheilung mit allem Vorbehalt wieder.

— **Anatolische Eisenbahnen.** Die Betriebsgesellschaft der anatolischen Eisenbahnen veröffentlicht den Geschäftsbericht für das Jahr 1896. Die Betriebslänge des Gesammtnetzes hat sich durch die Eröffnung mehrerer neuer Strecken von 846 auf 1 022 km erhöht. Trotz der politischen Wirren in Kleinasien und Konstantinopel, welche den Eisenbahnverkehr zeitweise lahmlegten, bietet doch das abgelaufene Jahr erhöhte Transporteinnahmen, welche zum Theil der günstigen Entwickelung der Landwirthschaft in den von der Bahn durchfahrenen Gebieten zugeschrieben werden. Befördert wurden 1 010 530 (— 5 759) Personen und 160 942 (+ 68 987) t Güter. Die gesammten Betriebseinnahmen stellten sich auf 5 193 553 (+ 1 270 322) Frcs. Die Betriebskosten beziffern sich mit 2 576 605 (+ 386 752) Frcs. und stellen sich auf 2 960 Frcs. per

Kilometer gegen 3 092 Frcs. im Vorjahre. Daraus ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 2 619 821 (+ 885 648) Frcs. Dazu kommt der Garantiezuschuss der türkischen Regierung mit 5 819 136 (+ 547 971) Frcs., der Zinsenertrag mit 80 241 Frcs., der Gewinnvortrag mit 614 812 Frcs. Die Verzinsung und Tilgung der Obligationen erforderte einen Betrag von 5 850 000 Frcs., sodass ein Reingewinn von 3 301 970 Frcs. verbleibt, welcher den Gewinn des Vorjahres um 872 317 Frcs. übersteigt. Die Dividende wird wie im Vorjahre mit 5 % in Vorschlag gebracht. Dem Erneuerungsfonds werden 800 000 Frcs., dem Reservefonds 134 358 Frcs. zugewiesen und 643 373 Frcs. werden auf neue Rechnung vorgetragen.

— Die Aussichten für die diesjährige Erntekampagne in Anatolien sind vorzüglich. Nach den bisher vorliegenden Berichten rechnet man bei der anatolischen Eisenbahngesellschaft auf ein Transportquantum von 180 000 t Getreide, d. h. nach deutschen Verhältnissen gerechnet, 18 000 Wagen. Frachtabkommen bis zum 1. April 1898 sind bereits jetzt für 58 500 t Getreide abgeschlossen; ebenso sind von Importeuren für 3 000 t Petroleum Frachtabkommen gethätigt. Alle Speicher und Schuppen, die irgendwie disponibel waren, so insbesondere die Speicher in Dérindjé, mit einem Flächeninhalt von 2 277 qm und einem Fassungsvermögen von 12 240 t, sind vermiethet; ebenso eine Reihe freier Plätze, auf denen die Kaufleute auf eigene Rechnung Schuppen bauen, die nach gewisser Zeit kostenfrei der Gesellschaft zufallen.

— Die Generalversammlung erklärte sich mit der von der Direktion in Vorschlag gebrachten Errichtung eines Schutzhafens in Haidar Pascha, zu dessen Ausführung die Gesellschaft hinreichend mit eigenen Mitteln versehen ist, einverstanden.

— Der „Standard" meldet aus Konstantinopel, dass der Sultan durch die rege Thätigkeit im Eisenbahnbau, welche Russland in Centralasien entfalte, beunruhigt worden sei. Er habe nun seinerseits eine Jradé erlassen, durch welches die betreffenden Behörden angewiesen würden, den Ausbau der anatolischen Eisenbahn bis Siwas und Erzingian zu beschleunigen.

— Ueber das **brasilianische Eisenbahngeschäft**, über welches wir in Nr. 71 d. Ztg. berichteten, erhält das „Berl. Tagebl." das folgende Telegramm aus London: Das Syndikat für die Pachtung der brasilianischen Centralbahn wird eine Gesellschaft mit einem Kapital von 2 500 000 £ Aktien, 2 500 000 £ Vorzugsaktien sowie 4 000 000 £ 5 % Obligationen gründen. Von den letzteren werden zunächst 3 500 000 £ zu 95 % ausgegeben werden. Die Regierung, der eine Gewinnbetheiligung zugestanden ist, erhält einen Vorschuss von 5 000 000 £, den sie mit 6 % zu verzinsen hat. Der Pachtvertrag ist auf 60 Jahre abgeschlossen. Die Diskontogesellschaft ist mit 2 000 000 £ betheiligt.

— Die jährliche **Gesammt-Steinkohlenproduktion** auf der ganzen Erde beträgt gegen 580 000 000 t. Um dieses Quantum in Eisenbahnwagen von je 20 t Tragkraft fortzuschaffen, würde ein Zug erforderlich sein von einer Länge, die etwa 8 Mal den Aequatorumfang ausmacht; das ganze Quantum zu einer Säule von 30 ha Grundfläche aufgeschichtet, würde eine Höhe von 3 600 m ergeben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897. In Kilometertafel I ist die Anstossentfernung Oberhaid-Hassfurt von 6 auf 26 km zu berichtigen.

München, im September 1897. (2021)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Personen-Haltepunktes Rothensee. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Magdeburg-Stendal zwischen den Stationen Magdeburg-Neustadt und Wolmirstedt neuerrichtete Haltepunkt

Rothensee

für den Personenverkehr eröffnet werden. Gepäckabfertigung und Privatdepeschenverkehr finden nicht statt.

Magdeburg, den 8. Sept. 1897. (2022)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Schliessung von Güternebenstellen.

Die zur Station Friedeberg N/M. gehörige Güternebenstelle Friedeberg N/M. Stadt wird mit dem 1. Oktober d. J. geschlossen, da von diesem Tage ab die zwischen Friedeberg N/M. Stadt und Bahnhof erbaute Kleinbahn eröffnet und die Beförderung der Güter mit der Kleinbahn bewirkt werden wird. (2023)

Bromberg, den 10. September 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Deutsch - westösterreichisch - ungarischer Seehafenverband. In Uebereinstimmung mit den entsprechenden Frachtsätzen des nordwestdeutsch-bayerischen bezw. nordwestdeutsch - Berlin - bayerischen Verbandes sind die Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 A und B (Frachtstückgüter zur Ausfuhr usw.) mit Gültigkeit vom 15. November 1897 ab für den Verkehr mit Salzburg bei Bremen auf 626, bei Hamburg auf 632, bei Stettin auf 604 ₰ für 100 kg zu berichtigen.

Altona, den 15. September 1897. (2024)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Schlesisch - Sächsischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab tritt im Verkehr mit den Stationen der Nebenbahn Hansdorf - Priebus eine Erhöhung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) sowie des Ausnahmetarifs 13 um 1 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 7. September 1897. (2025)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdünger-Fabrikation. Die gemäss unserer Bekanntmachung vom 24. August d. J. mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab bewirkte Einbeziehung der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn in den Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdünger-Fabrikation hat nur Geltung für den Binnenverkehr der genannten Eisenbahn.

Berlin, den 8. September 1897. (2026)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch - italienischer Güterverkehr über den Gotthard. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden die Stationen Arnheim, Gouda und Utrecht mit den Frachtsätzen von Rotterdam in den niederländisch-italienischen Gütertarif vom 1. März 1897 aufgenommen.

Die Verkehrsleitung ist dieselbe wie für Rotterdam ohne Bahnhofsvorschrift und ohne Bahnbezeichnung.

Köln, den 7. September 1897. (2027)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. September l. J. wird die Südbahnstation Fritzens-Wattens in Theil V Heft 3 vom 1. April 1895 mit direkten Frachtsätzen von bayerischen Stationen aufgenommen.

München, im September 1897. (2028)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz, Posen). Vom 1. November d. J. ab werden sämmtliche von den niederschlesischen Kohlenversandstationen nach den Stationen Gross-Selten, Nieder-Ullersdorf, Ober-Ullersdorf, Priebus und Wiesau Kreis Sagan der Nebenbahn Hansdorf - Priebus bestehenden und in dem oben bezeichneten, vom 1. April 1897 ab gültigen Kohlenausnahmetarif Seite 54 und 55 enthaltenen Tarifsätze um je 1 ₰ für 100 kg erhöht.

Breslau, den 7. September 1897. (2029)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch - norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarife in Kraft. Er enthält abgeänderte und neue Frachtsätze für Stationen der Direktionsbezirke Erfurt und Halle.

Abdrücke sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu erhalten.

Dresden, den 7. September 1897. (2030)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg - Halle - sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. September d. J. tritt eine Erweiterung des Ausnahmetarifes 7 für Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies usw. durch Aufnahme der Station Zwickau der sächsischen Staatsbahn (Versandstation) und der Stationen Gernrode a. H., Langelsheim, Lautenthal, Oker und Silberhütte des Direktionsbezirks Magdeburg (Empfangsstationen für Bleihüttenwerke) ein.

Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze und über die Bedingungen, unter denen diese Frachtsätze zur Anwendung kommen, ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 11. September 1897. (2031)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin - schlesisch/märkisch - sächsischer Verband. Am 20. September dieses Jahres treten für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen Pilgramsdorf (Station des Eisenbahndirektionsbezirkes Breslau) und Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof) direkte Frachtsätze in Kraft, über welche bei den genannten Stationen Auskunft zu erhalten ist.

Dresden, am 8. September 1897. (2032)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Oktober 1897 tritt der Nachtrag V zum Tarifheft 1 in Kraft. Er enthält: Aenderungen in den Sätzen des Allgemeinen Klassentarifs und der Ausnahmetarife 2B, 3A, 7, 15, 16, 17, 22, 32 und 42 sowie die neuen Ausnahmetarife Nr. 43 und 44 für Oelfässer, gebrauchte leere, auch zerlegte, und Erdgrün, ferner Aufnahme von Stationen in den Verbandstarif und sonstige Ergänzungen und Berichtigungen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. November 1897 in Gültigkeit. Preis 10 ₰.

Köln, den 9. September 1897. (2033)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Getreide- etc. Ausnahmetarife, Theil III, Heft Nr. 1 und 2. Mit Wirksamkeit vom 1. November 1897 werden die Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl sowie gebrauchte, leer zurück oder zur Füllung gehende Getreide- und Mehlsäcke Theil III Heft Nr. 1 und 2 vom 1. August 1894 aufgehoben und durch neue Tarife ersetzt, welche neben vielfachen Ermässigungen auch zahlreiche Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze mit sich bringen. In die neuen Tarife sind zahlreiche deutsche und österreichisch-ungarische Verbandsstationen mangels eines Verkehrsbedürfnisses nicht mehr aufgenommen worden.

Der Preis der neuen Tarife beträgt für Theil III Heft Nr. 1 0,70 ℳ. = 0,80 Kronen, für Theil III Heft Nr. 2 2 ℳ. = 2,50 Kronen für das Stück.

München, im September 1897. (2034)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb. Die Station Ocholt der oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie die Station Meinerzhagen des Direktionsbezirks Elberfeld wird am 15. d. Mts. für den Versand von Eisenerzen und Schlacken in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Näheres über die Frachtsätze bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 13. September 1897. (2035)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch - nordwestdeutsch - mitteldeutsch - hessischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. werden in vorbezeichnetem Verkehre Frachtsätze nach den Stationen der Theilstrecke Plagwitz-Lindenau-Lützen der Neubaulinie Plagwitz-Lindenau-Rippach-Poserna bezw. Deuben sowie der Abzweigstrecke Lausen-Markranstädt des Direktionsbezirks Erfurt zur Einführung gebracht, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft ertheilen werden.

Kattowitz, den 11. Septbr. 1897. (2036)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der im Binnen-Gütertarife für die normalspurigen Linien bestehende Ausnahmetarif 7 (Eisenerze usw.) wird mit Gültigkeit vom 15. September d. J. durch Aufnahme folgender Frachtsätze ergänzt:

von	Nach Zwickau	
Mylau, Bahnhof . .	0,12	Mark für 100 kg.
Oberreichenbach i/V.	0,11	

Dresden, am 11. September 1897. (2037)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ung.-schweizerischer Eisenbahnverband. Aufhebung von Tarifen. Mit 31. Oktober l. J. treten folgende Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten etc. sammt Nachträgen und Anhängen hierzu ausser Kraft:

1. Theil III, Heft 1, vom 1. September 1893;
2. Theil III, Heft 2, vom 1. September 1893;
3. Theil III, Heft 3, vom 1. November 1894;
4. Theil III, Heft 4, vom 1. November 1894.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife wird später besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Wien, am 9. September 1897. (2038)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - ungarisch - russischer Grenzverkehr. Anwendung von Frachtsätzen in der Richtung **nach** Russland. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1897 gelangen die im Theil II, Heft 2 des obengenannten Verkehres, Ausnahmetarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten etc. vom 1. Januar 1896, bestehenden Frachtsätze von Granica trs. bezw. Szczakowa trs. nach den in demselben aufgeführten österreichischen Stationen (mit Ausnahme jener der Buschtêhrader Eisenbahn) auch in der umgekehrten Richtung zur Anwendung.

Wien, am 10. September 1897. (2039)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr mit Westösterreich. (Einführung des Nachtrages I zum Tarif.) Mit 1. Oktober, für Frachterhöhungen mit 1. November 1897, tritt der Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. November 1896 in Kraft. Derselbe enthält unter anderem die Ergänzung des Klassenguttarifes sowie der Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege, ferner die Einbeziehung der Station Pilsen-Skodawerke, die Erneuerung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege, die Ergänzung der besonderen Bestimmungen und der Reexpeditions-Bestimmungen, des Verzeichnisses der Ausnahmetarife und des Kilometerzeigers, schliesslich die Aenderung von Stationsbezeichnungen.

Der Nachtrag kann von den Verbandsverwaltungen sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 10 kr. = 17 ₰ bezogen werden.

Wien, am 7. September 1897. (2040)
Die Direktion
der k. k. priv. österr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn - Gesellschaft. Hinausgabe des Nachtrages VI zum Kilometerzeiger und des Nachtrages VI zu den Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1897 treten in Wirksamkeit:

a) Nachtrag VI zu dem ab 1. April 1893 gültigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;
b) Nachtrag VI zu den am 1. Januar 1894 hinausgegebenen Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn.

Exemplare dieser Nachträge sind bei der kommerziellen Direktion in Wien, bei der gesellschaftlichen Betriebsdirektion in Budapest, sowie durch die Stationen zum Preise von 20 Hellern pro Exemplar des Kilometerzeiger- bezw. pro Exemplar des Stationstarifnachtrages zu beziehen.

Wien, am 7. September 1897. (2041)

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des I. Nachtrages zum Ausnahmetarif für Lebensmittel-Transporte. Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1897 tritt der I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) und der königl. ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie Stationen der schweizerischen Eisenbahnen anderseits vom 1. Dezember 1893 in Kraft, enthaltend Erweiterung der Tariftabellen, Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. September 1897. (2042)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Personenverkehr preussische Staatsbahnen - Kaiser Ferdinands - Nordbahn. Am 1. November d. J. tritt für den direkten Personen- und Gepäckverkehr preussische Staatsbahnen-Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der Personen- und Gepäcktarif Nordbahn-Direktionsbezirk Breslau vom 1. April 1893 nebst Nachtrag I aufgehoben wird.

Ausser Erweiterungen der direkten Abfertigung enthält der neue Tarif auch eine durch eine Berichtigung entstandene geringfügige Preiserhöhung.

Näheres ist durch die betheiligten Fahrkarten-Ausgabestellen zu erfahren.

Breslau, den 7. September 1897. (2043)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der mitbetheiligten deutschen Verwaltungen.

Der Fahrpreis I. Klasse zwischen Mülhausen i/Els. und Wien über Basel-Zürich wird vom 1. Oktober d. J. ab von 82,70 ℳ auf 82,50 ℳ herabgesetzt. (2044)

Strassburg, den 8. September 1897.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

6. Lieferfristen.

Königl. ung. Staatseisenbahnen. Seine Excellenz der Herr k. ung. Handelsminister hat mit Erlässe Zahl 55 954 und 58 466 vom 6., bezw. 9. September l. J. genehmigt, dass mit Rücksicht auf die während der Herbstmanöver entstehenden Verkehrsschwierigkeiten, auf Grund § 63, Alinea (3), Punkt 2 des Eisenbahn-Betriebsreglements und auf Grund § 6, Punkt (3), 2 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des internationalen Uebereinkommens, für diejenigen Frachtgüter (lebende Thiere und schnell verderbliche Güter ausgenommen), welche:
a) am 15., 16. und 17. September l. J. auf der Strecke Budapest-Kelenföld-Komárom;
b) am 15. und 16. September l. J. hingegen auf der Körös-Belovárer Lokalbahn

zur Aufgabe, Ausfolgung und Transitirung gelangen sollten, zu den in Kraft stehenden regelmässigen und Zuschlags-Lieferfristen noch weitere 3, bezw. für die Körös-Belovárer Lokalbahn 2 Tage als Zuschlagsfrist in Anwendung gebracht werden.

Budapest, am 10. September 1897. (2045)
Die Direktion.

7. Verdingungen.

Lieferung von Holzschwellen. Die Lieferung der bis zum 31. August 1898 für die Direktionsbezirke Erfurt und Magdeburg erforderlichen
20 000 Stück kiefernen Bahnschwellen II. Klasse,
72 726 Stück eichenen Bahnschwellen I. und II. Klasse,
2 641 m eichenen Weichenschwellen von 2,8 bis 5,0 m Länge

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 5. Oktober 1897, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 26. Oktober 1897.

Magdeburg, den 4. Sept. 1897. (2046)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung. Die Anfertigung und Lieferung von 500 Stück Wagendecken soll in 3 Loosen vergeben werden.

Zur Abgabe des Angebots sind die aufgestellten Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Lieferungsbedingungen und Zeichnung im diesseitigen Büreau (Zimmer Nr. 2) zur Einsicht ausliegen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden können.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift
„Angebot auf Lieferung von Wagendecken"
versehen, zu dem auf Montag, den 27. September d. J., Vormittags 11 Uhr, anberaumten Eröffnungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 11. Oktober d. J.

Stendal, den 11. September 1897. (2047)
Königl. Eisenbahn-Werkstätten-inspektion.

Verdingung der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten sowie der Brückenbauten, Wege-Unter- und Ueberführungen und Wege-Befestigungsarbeiten einschliesslich Lieferung der Materialien zur Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Bünde nach Sulingen (Loos II a = 205 300 cbm Bodenbewegung, 143 600 qm Böschungsflächen, 538 a Rodungsflächen, 17 200 qm Wegebefestigungen usw., Loos II b = 1 400 cbm Bruchstein-Mauerwerk, 72 cbm Wasserkalk, 20 cbm Werksteine usw.) im ganzen oder nach den Loosen getrennt. Termin: Montag, den 4. Oktober 1897, Vormittags 10½ Uhr, bei der königlichen Eisenbahn-Bauabtheilung in Lübbecke. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerks-Zeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,30 ℳ für ein Loos und 2,80 ℳ für beide Loose in Baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Lübbecke, nur von der letzteren bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 8. Septbr. 1897. (2048)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen soll die Lieferung von Friespaletots, Dienstmänteln und orangefarbenen Dienstmützen sowie die Lieferung und Unterhaltung von Filzstiefeln für die Zeit vom 1. April 1898 bis Ende März 1903 vergeben werden.

Eröffnungstermin der Angebote am 14. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des hiesigen Centralbahnhofs.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum angegebenen Termine an die unterzeichnete Eisenbahndirektion, Gartenstrassse 106, versiegelt und postfrei einzusenden.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsverzeichnisse liegen bei der diesseitigen Dienstkleiderverwaltung hierselbst, Brüderstrasse 36, zur Einsicht aus, können auch gegen Zahlung von 50 ₰ für jedes Loos dortselbst in Empfang genommen oder gegen Einsendung dieses Betrags in Baar von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 11. November d. J.

Breslau, den 7. September 1897. (2049)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Gesucht
wird ein Büreaugehilfe, welcher im Stenographiren und in Bedienung der Schreibmaschine geübt ist.

Gesuche nebst Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche baldigst einzureichen. (2050)

Soldin, den 10. September 1897.
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft.

Anzeigen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 26.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 73. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 18. September 1897.

Inhalt:

Strafgewalt in Bahnpolizei-Sachen.

Von Dr. jur. R. Grossmann-Dresden.

Wie auf Grund der Reichsverfassung das Eisenbahnwesen Deutschlands in mehrfacher Beziehung eine einheitliche Regelung erfahren hat, so ist insbesondere auch für das Bahnpolizei-Recht durch die §§ 53 ff. der Betriebs- und 43 ff. der Bahnordnung für die Deutschen Eisenbahnen in materieller Hinsicht eine gemeinsame Unterlage geschaffen worden. Auch Bayern, auf das an sich die Betriebs- und Bahnordnung keine Anwendung finden, hat durch den Erlass entsprechender Bestimmungen dafür Sorge getragen, dass auf bahnpolizeilichem Gebiete die Einheitlichkeit des materiellen Rechtes innerhalb Deutschlands keine Durchbrechung erleidet. Die Vorschriften, welche das Publikum bei Benutzung und in der Nähe der Eisenbahnen zu befolgen hat, sind sonach in allen Deutschen Staaten inhaltlich im wesentlichen die gleichen. Die Durchführung dieser Vorschriften gegenüber Zuwiderhandelnden geschieht aber noch heute in den einzelnen Bundesstaaten in sehr verschiedener Form. Namentlich gilt dies in Bezug auf die Frage, von welcher Behörde wegen der nach § 62 der Betriebs- und nach § 45 der Bahnordnung mit Strafe bedrohten Zuwiderhandlungen die Strafverfügung zu erlassen ist. Die Beantwortung dieser Frage ergibt ein recht buntfarbenes Bild.

Im Bereiche der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung steht die Befugniss, wegen Uebertretungen von Bahnpolizei-Vorschriften Strafen festzusetzen, den Vorständen der Eisenbahn-Betriebsinspektionen zu. In Bayern ist die strafrechtliche Verfolgung in derartigen Fällen den ordentlichen Gerichten übertragen. In Württemberg sind die Betriebsinspektionen und Bahnhofverwaltungen I. Klasse ermächtigt, in bahnpolizeilichen Angelegenheiten Strafverfügungen auf Geldstrafe und eventuelle Haft zu erlassen. Im Königreich Sachsen gehen die in Rede stehenden Verfügungen von den ordentlichen Polizeibehörden aus. In Baden werden die Geldstrafen wegen bahnpolizeilicher Uebertretungen von den Betriebsinspektoren und Stationsämtern I., II. und III. Klasse festgesetzt. Die Umwandelung der unbeibringlichen Geldstrafe in Haft geschieht hier auf Antrag der Eisenbahnverwaltung durch das Amtsgericht nach Gehör des Amtsanwalts. Die Badische Generaldirektion ist überdies zuständig zur Entscheidung im Fall der Beschwerde, die der Beschuldigte gegen die Strafverfügung im Sinne von § 453 Abs. 3 der St.-P.-O. an die höhere Verwaltungsbehörde — wahlweise mit dem Antrag auf gerichtliche Entscheidung — einlegen kann. Im Grossherzogthum Sachsen-Weimar liegt die Straffestsetzung den Stationsvorstehern der Eisenbahnen und den diesen vorgesetzten oder reglementsmässig gleichgestellten Eisenbahnpolizei-Beamten ob. Bei den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen werden die Zuwiderhandlungen gegen die Betriebs- oder Bahnordnung als Uebertretungen im Sinne von § 1 des St.-G.-B.'s der Staatsanwaltschaft zur Verfolgung angezeigt.

Scheidet man indessen das Wesentliche von dem Unwesentlichen, so zerfallen nach vorstehendem die Deutschen Staaten in solche, wo die Strafbefugniss in Bahnpolizei-Sachen der Eisenbahnverwaltung zusteht, und in solche, wo die gedachte Befugniss der ordentlichen Obrigkeit übertragen ist.

Soll dieser Zwiespältigkeit des Rechtszustandes gegenüber Stellung genommen werden, so muss man sich aus überwiegenden Gründen entschieden zu Gunsten der Strafgewalt der Eisenbahnbehörden aussprechen. Schon der anerkannte kriminalpolitische Grundsatz, dass die Strafe dem Delikte möglichst auf dem Fusse folgen soll, lässt ein sofortiges strafendes Eingreifen der Eisenbahnstellen gegenüber dem Uebertreter von bahnpolizeilichen Bestimmungen als erwünscht erscheinen. Erfahrungsgemäss sind da, wo die Eisenbahnen die Bestrafung des Schuldigen erst bei den Polizeibehörden usw. beantragen mussten, wiederholt unliebsame Verzögerungen eingetreten. Soweit nämlich die mit dem einzelnen Uebertretungsfall befasste Eisenbahn-Dienststelle aus bestimmten Rücksichten nicht selbständig die nöthige Strafanzeige erstattete, sondern die Entschliessung hierüber ihrer vorgesetzten Behörde überliess, machte sich zunächst Berichterstattung an letztere erforderlich. Die vorgesetzte Behörde hielt ihrerseits nach Befinden noch weitere Ermittelungen für geboten und war hierauf, wenn die Ermittelungen die Schuld des Thäters bestätigten, gezwungen, die Sache nunmehr noch an die zuständige Polizeibehörde abzugeben zum Zwecke des Erlasses der wünschenswerthen Strafverfügung. Dass auf diese Weise dem Interesse, das die Eisenbahnverwaltungen an einer schleunigen Bestrafung der Schuldigen haben, vielfach nicht gedient werden konnte, liegt auf der Hand und bedarf keiner weiteren Ausführung. Wichtiger ist aber, dass — wie aus der Praxis im Königreich Sachsen berichtet werden kann, wo die Strafgewalt in Bahnpolizei-Sachen (s. oben) gleichfalls den ordentlichen Polizeibehörden zusteht — die letzteren wiederholt Zuwiderhandlungen des Publikums gegen bahnpolizeiliche Vorschriften in zweifellos einer dem Zwecke der Vorschriften nicht entsprechenden Weise entweder ganz straffrei gelassen oder die erkannte Strafe auf ein bezügliches Gesuch der Betroffenen hin nachträglich wieder erlassen haben. So sind in Sachsen mehrfach Fälle von missbräuchlicher Benutzung der Nothbremse mit einer nicht zu rechtfertigenden Milde behandelt worden. Dass aber gerade gegen den Missbrauch des Nothsignals mit aller Schärfe vorgegangen werden muss, erfordert nicht nur die Rücksicht auf die Sicherheit und Pünktlichkeit im Zugverkehre, sondern auch das Interesse des reisenden Publikums selbst, das beim plötzlichen und unerwarteten Halten des Zuges auf freier Strecke erfahrungsgemäss in Aufregung versetzt wird. Ein Fabrikant U. hatte wegen Brandes seines in einem benachbarten Orte gelegenen Fabrikgebäudes beim Bahnhofsinspektor und Zugführer erfolglos das ausserplanmässige Halten eines Eilzuges an der betreffenden Station beantragt und daraufhin seinen Willen eigenmächtig und unbefugt durch die Anwendung der Nothbremse durchgesetzt. Die Polizeibehörde verhängte Geldstrafe, die höhere Instanz stellte diese aber im Gnadenwege gänzlich in Wegfall. Wenngleich nun das Ministerium des Innern diesen Straferlass (siehe Fischer's „Zeitschrift für Praxis und Gesetzgebung der Verwaltung", Jahrgang 1892 Seite 47) zumal mit Rücksicht darauf nicht billigte, dass U. den Eilzug mit vollem Bewusstsein der Unstatthaftigkeit und Verbotwidrigkeit seiner Handlungsweise zum Stehen gebracht hatte, welche Gewähr hat die Eisenbahnverwaltung dafür, dass sich solche Fälle nicht dennoch wiederholen und das Publikum schliesslich überhaupt mit einer gewissen Geringschätzung auf die eisenbahnpolizeilichen Bestimmungen herabsieht? Gründlichen Wandel schaffen kann eben hier nur die endliche Uebertragung der Strafgewalt auf die Behörden der Eisenbahn selbst, wodurch man zugleich auch eine grössere Einheitlichkeit und Gleichmässigkeit in der Handhabung der bahnpolizeilichen Bestimmungen erzielen würde. Mit Leichtigkeit liessen sich die Gründe für die Strafbefugniss der Eisenbahnverwaltungen noch vermehren, doch soll hiervon Abstand genommen werden, da der Umstand, dass eine solche Befugniss einer stattlichen Reihe von Deutschen Staatsbahnverwaltungen bereits zusteht, für sich allein eine überzeugende Sprache redet.

Nach alledem muss dem lebhaften Wunsche Ausdruck gegeben werden, dass diejenigen Bundesstaaten, in denen zur Zeit die Eisenbahnbehörden noch ohne Strafgewalt sind, Veranlassung nehmen möchten, eine solche Strafgewalt alsbald zur Einführung zu bringen. Ernstliche Hindernisse dürften kaum im Wege stehen. Die Deutschen Eisenbahnen sind in der Hauptsache Staatseisenbahnen und deren Behörden und Organe durchaus befähigt, die in Frage kommende Befugniss in sachgemässer Weise zu handhaben. Rücksichtlich der Privateisenbahnen könnten schliesslich ja immer noch besondere Festsetzungen getroffen werden, obwohl in Preussen schon seit 1838 (Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838) auch den Eisenbahngesellschaften die Handhabung der Bahnpolizei übertragen ist und ihnen daher gemäss § 1 des Gesetzes vom 23. April 1883 auch das Recht zum Erlass der erforderlichen Strafverfügungen zukommt. Doch ist zuzugeben, dass man über die Zweckmässigkeit, die Strafbefugniss gegenüber dem Publikum an die Vorstände von Aktiengesellschaften zu verleihen, verschiedener Meinung sein kann. Den Staatseisenbahn-Verwaltungen gegenüber, deren Organe staatliche Behörden sind, bestehen solche Bedenken jedenfalls nicht, vielmehr wird ihnen in manchen Staaten ohne Grund das Mittel, ihre Verfügungen und die von höherer Stelle erlassenen Verordnungen mit Nachdruck dem Zuwiderhandelnden gegenüber durchzuführen, noch versagt. Der hier und da gehörte Einwand, die Eisenbahn sei, falls sie selbst die Strafen für Uebertretungen bahnpolizeilicher Bestimmungen festsetze, Richter in eigener Sache, ist als solcher durchaus hinfällig. Jede Polizeibehörde ist, soweit sie selbst die Strafgewalt ausübt, in gewissem Sinne Richter in eigener Sache. Die Polizei ist Hüterin der öffentlichen Ordnung. Straft sie also denjenigen, der die öffentliche Ordnung stört, so richtet sie so zu sagen auch in eigener Sache, doch ist dies kein Nachtheil, sondern ein Vorzug. Denn wenn die Polizei ihrer schwierigen Aufgabe voll gerecht werden und Erspriessliches leisten soll, so muss sie auch das autoritative Mittel haben, den Uebertreter ihrer Satzungen zur Rechenschaft zu ziehen. Dies ist für die allgemeine Polizei wohl unbestritten, warum soll nun für die Eisenbahnpolizei etwas anderes gelten? Das nöthige Korrektiv gegen eine unangemessene Ausübung der polizeilichen Strafgewalt ist ja immer vorhanden, nämlich der Antrag auf gerichtliche Entscheidung, der dem Betroffenen gegen jede polizeiliche Strafverfügung — sie komme von welcher Stelle sie wolle — vorbehalten bleibt. Der beregte Einwand gegen die Strafgewalt der Bahnpolizei-Behörden schlägt mithin nicht durch, er liesse sich mit dem gleichen Rechte gegen die Strafgewalt der Polizeibehörden überhaupt geltend machen.

Sollte es gelingen, die in Betracht kommenden Deutschen Bundesregierungen und nach Befinden auch den Bundesrath im Sinne der hier vertretenen Auffassung für die Angelegenheit zu interessiren, so würde damit zugleich ein Schritt vorwärts gethan sein, um auch auf dem Gebiete des formellen Rechts die Rechtseinheit Deutschlands weiter auszubauen. Ein Vorkommniss wie das folgende, das die Unzulänglichkeit des gegenwärtigen Rechtszustandes in recht drastischer Weise veranschaulicht, würde dann bald lediglich als geschichtliches Kuriosum belächelt werden, während es jetzt sich jeden Tag wiederholen kann. Der Vorstand der in Sachsen-Weimar gelegenen königlich sächsischen Eisenbahnstation W. hatte den bei seiner Verwaltung bestehenden Bestimmungen entsprechend die Bestrafung eines Reisenden, der auf den fahrenden Zug

aufgesprungen war, bei der Orts-Polizeibehörde in W. beantragt. Die letztere lehnte die Straffestsetzung jedoch ab, da nach dem im Grossherzogthum Sachsen-Weimar geltenden Recht (s. oben) die Stationsvorsteher der Eisenbahnen hierzu selbst ermächtigt seien. Der betreffende Stationsvorstand war aber nach seinen Dienstvorschriften wiederum nicht in der Lage, die Strafverfügung selbst zu erlassen, da solches bei den königlich sächsischen Staatsbahnen eben nicht Rechtens ist, und gab daher die Sache zur Entschliessung an seine vorgesetzte Behörde ab. Diese konnte, da der Uebertreter zufällig seinen Wohnsitz im Königreich Sachsen hatte, seine Bestrafung gemäss § 8 der Strafprozess-Ordnung mit Erfolg bei der Polizeibehörde des Wohnortes beantragen und somit die Angelegenheit einer befriedigenden Lösung entgegenführen. Wäre er aber nicht daselbst wohnhaft gewesen, — mit welchen Weiterungen würde alsdann die Herbeiführung einer Bestrafung des Schuldigen, dieses an sich so einfachen Erfolges, wohl noch verbunden gewesen sein?

Die Langen'sche Schwebebahn.*)

Von **Gotthold Schellenberg.**

Das ausserordentliche Wachsthum unserer Grossstädte hat vom sozialen Gesichtspunkte aus manches Unerfreuliche, aber es ist eine Thatsache, mit der man rechnen muss. So stellt uns diese Thatsache u. a. auch die Forderung, den mehr und mehr zunehmenden Verkehr rasch und sicher zu bewältigen; dem an der Peripherie Wohnenden muss Gelegenheit gegeben sein, ohne allzu grossen Zeitaufwand den Mittelpunkt der Stadt und des Geschäftslebens erreichen zu können. Es besitzen daher auch unsere grossen Städte eine Menge von Omnibussen und Trambahnen, die die genannte Aufgabe zu lösen versuchen und bis zu einem gewissen Grade auch lösen. Aber diese Verkehrsmittel leiden hauptsächlich an zwei Uebelständen; einmal beeinträchtigen sie den übrigen Strassenverkehr der Fussgänger, Droschken, Radfahrer, indem sie ihm einen grossen Theil des Fahrdammes wegnehmen, und dann können sie aus Gründen der allgemeinen Sicherheit nur eine verhältnissmässig geringe Geschwindigkeit erhalten. Man ist daher, um den Strassenverkehr zu entlasten und grössere Geschwindigkeit erzielen zu können, zum Bau von Untergrund bahnen und Hochbahnen übergegangen; erstere finden wir namentlich in London, als Beispiel für letztere sei die Berliner Stadtbahn genannt. Im allgemeinen sind solche Bahnen ausserordentlich theuer; so kostete die ältere Londoner Untergrundbahn rund 10 000 000 ℳ. pro Kilometer, die Berliner Stadtbahn ungefähr die Hälfte. Bei den Untergrundbahnen sind es die baulichen Schwierigkeiten, bei den Hochbahnen die Terrainerwerbungen, welche diesen hohen Preis bedingen. Weit billiger liessen sich die Hochbahnen erstellen, wenn die theueren Terrainerwerbungen wegfielen oder sich doch auf ein Minimum reduziren liessen. Das wäre der Fall, wenn die Hochbahnen den bestehenden Strassen folgen würden. Leider ist dies für die meisten Hochbahnsysteme und die meisten Städte so gut wie ausgeschlossen; denn einmal würden manche Strassen zu sehr verdunkelt werden, und andererseits würden die Kurven ausserordentliche Schwierigkeiten bereiten. Hier greifen nun die Schwebebahnen ein.

Die Schwebebahnen bilden eine besondere Gruppe der Hochbahnen. Auch bei ihnen laufen die Räder in gleicher Weise auf festen Schienen wie bei anderen Hochbahnen; aber die Wagenkasten werden nicht oberhalb der Räder von unten gestützt, sondern sind unterhalb der Räder aufgehängt. Es gibt verschiedene Systeme von Schwebebahnen; u. a. sei das Lartigue'sche erwähnt, das gegenwärtig in einer Variante auf der Brüsseler Ausstellung in Betrieb ist. Dieses System ist einschienig. Die Wagen reiten gleichsam auf der Schiene, von welcher sie auf beiden Seiten herunterhängen, und zwar mittelst einer entsprechenden Anzahl Lauf-, bezw. Triebräder, zu welchen seitliche Führungsrollen kommen, die das Schwanken der Fahrzeuge verhindern; die Passagiere sitzen auf zwei Längsbänken, Rücken gegen Rücken. Hier ist der Hauptvorzug der Hängebahnen, dass nämlich bei ihnen die Seitenkräfte, vor allem die Centrifugalkraft, in günstiger und stossfreier Weise aufgenommen werden, nicht zur Geltung gebracht; in fast ängstlicher Weise hat man alle Schwankungen des Wagens zu vermeiden gesucht und hat sich bemüht, die hängenden Wagen noch durch besondere Vorkehrungen an den Trägern festzuklemmen. Gerade in diesem Punkte unterscheidet sich, und, wie es uns scheint recht vortheilhaft, die Langen'sche Schwebebahn von den übrigen Systemen. Erfinder des in Rede stehenden Systems ist der vor etwa 2 Jahren verstorbene Geheime Kommerzienrath Eduard Langen in Köln; verwerthet werden die Patente von der kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg.

In doppelter Weise ist die Langen'sche Schwebebahn ausgebildet worden, nämlich als einschienige und als zweischienige Bahn. In beiden Fällen hängen die Wagen, damit trotz langer Wagen sehr enge Krümmungen durchfahren werden können, an je zwei Drehgestellen mit je zwei Laufachsen. Während aber bei den zweischienigen Bahnen, in ganz ähnlicher Weise wie bei gewöhnlichen Eisenbahnen, jede Laufachse zwei Räder mit einseitigen Spurkränzen trägt, so dass also der Wagen an acht Laufrädern hängt, hat jede Laufachse der einschienigen Bahn nur ein Rad, und der Wagen hängt an vier auf einer Schiene hinter einander laufenden Rädern mit Doppelspurkränzen. Da in allen Fällen ein Abheben der Laufräder von den Schienen vermieden werden muss, dürfen bei den zweischienigen Bahnen die Drehgestelle auch bei starken Seitenkräften nicht nachgeben, und es kann ein Ausschwingen der Wagen in den Krümmungen, abgesehen von der Wirkung der Schienenüberhöhungen, nur durch eine gelenkige Verbindung zwischen den Drehgestellen und den Wagenkasten erreicht werden. Bei den einschienigen Bahnen können Drehgestelle und Wagenkasten starrer mit einander verbunden werden, weil sie bei Einwirkung von starken Seitenkräften durch Drehung um den Schienenkopf ausschwingen können. Ein Entgleisen wird dadurch verhindert, dass sich von unten Gegenrollen an die Schienen anlegen. Besondere Vorkehrungen verhüten bei einem eventuellen Bruch ein Herabfallen der Wagen; kurz, es ist alles gethan, dass die Betriebssicherheit mindestens dieselbe, wenn nicht grösser ist, als bei gewöhnlichen Bahnen.

Die bei der Langen'schen Schwebebahn zur Anwendung kommende Triebkraft ist die Elektrizität. Es sind Motorwagen und Anhängewagen zu unterscheiden. Bei den Motorwagen liegt in jedem Drehgestell zwischen den beiden Laufachsen je ein elektrischer Motor, der mittelst Zahnräder die beiden Laufachsen des Drehgestelles antreibt. Da demnach alle vier Achsen angetrieben werden, ist ein rasches Anfahren möglich und können ziemlich beträchtliche Steigungen leicht überwunden werden. Automatisch wirkende Bremsen und besondere Streckensicherungen machen einen Zusammenstoss mit einem nachfolgenden Wagen geradezu unmöglich.

Die Art der Aufhängung, die Einrichtung der Weichen und die Anlage der Bahnhöfe lassen sich ohne Zeichnungen nicht wohl deutlich machen. Wir wollen nur erwähnen, dass für die Schienenträger zweierlei Arten von Stützen in Anwendung kommen, Einzelstützen und Bogenstützen. Beide stehen in Entfernungen von 25–30 m. Bei Anwendung von

---

*) Abgedruckt mit Erlaubniss der Redaktion der „Allgem. Ztg." in München aus der Beilage zu Nr. 206 genannter Zeitung.

Einzelstützen würde der Querschnitt der Bahn die Form eines in der Mitte seiner Grundlinie unterstützten gleichschenkligen Dreiecks haben. Die Einzelsäulen lassen sich überall da verwenden, wo direkt unterhalb der Bahn ohne Verkehrshinderniss Platz für dieselben gewonnen werden kann, also auf sehr breiten Fahrdämmen und bei Ueberschreitung von Plätzen. In engen Strassen und überhaupt überall da, wo die Bahn über einem Fahrdamm liegt, der aus Verkehrsrücksichten freigehalten werden muss, sind die bogenförmigen Stützen am Platz, welche, mit ihren dünnen Füssen zwischen Fahrdamm und Bürgersteig gestellt, den Strassenverkehr in keiner Weise behindern.

Wir wollen nun die wichtigsten Vorzüge der Langen'schen Schwebebahn, speziell der einschienigen, zusammenstellen:

1. Grosse Betriebssicherheit. Dieser Punkt, auf den schon oben aufmerksam gemacht wurde, muss ganz besonders hervorgehoben werden, weil es manchem etwas bedenklich vorkommen mag, sich einem hängenden Kasten anzuvertrauen. Aber es kann ohne Uebertreibung gesagt werden, dass die Möglichkeit eines Unglücks hier kleiner ist als bei den gewöhnlichen Bahnen, die wir doch ohne Bedenken benutzen, weil wir aus Erfahrung wissen, wie gering thatsächlich schon hier die Gefahr ist.

2. Grosse Geschwindigkeit, auch bei Kurven. Es geht dies u. a. hervor aus einer in Deutz angelegten Versuchsbahn, welche gewissermaassen eine Gewaltprobe auf das einschienige System überhaupt darstellt, indem dort zwei Kurven von 9,5 m Radius und eine dazwischen liegende gerade Strecke von 10 m Länge mit reichlich 20 km Geschwindigkeit durchfahren wird, wobei der Wagen infolge der Centrifugalkraft bis 25 Grad aus der Vertikalen auspendelt, ohne dass die Insassen diese Schwingungen irgendwie unangenehm empfinden. Es ist damit der Nachweis erbracht, dass man ohne Verminderung der Geschwindigkeit um jede Strassenecke herumkommen kann.

3. Ruhige, stossfreie und geräuschlose Fahrt. Das erste kommt hauptsächlich daher, weil seitliche Stösse als sanfte Schwingungen des frei schwebenden Wagens aufgenommen werden, das zweite daher, weil keine dröhnende feste Decke vorhanden ist.

4. Die Leichtigkeit der Konstruktion, welche einer architektonischen Ausbildung wohl fähig ist und sich dem Bilde der Strasse wohl anpassen lässt, ohne derselben Licht und Luft zu nehmen.

5. Die geringe Höhenlage der Stationen. Ueber der Strassenkrone muss ein Lichtraum von etwa 4,5 m frei gehalten werden, darüber kommt bei einer gewöhnlichen Hochbahn die Unterkante des Tragewerkes und bei rationeller Ausbildung der Eisenkonstruktion etwa 2,5 bis 3 m höher der Wagenfussboden, während der letztere bei der Schwebebahn gleich über dem frei zu haltenden Lichtraum liegen kann. Das Publikum hat also, um zur Schwebebahn zu gelangen, nur etwa zwei Drittel der Höhe zu ersteigen, welche eine gewöhnliche Hochbahn erfordert.

6. Die geringen Herstellungskosten. Die Wichtigkeit dieses Punktes braucht nicht besonders betont zu werden. Erwähnt sei, dass die Schwebebahn pro Kilometer noch nicht den zehnten Theil von dem kostet, was die Berliner Stadtbahn gekostet hat.

Das sind die wichtigsten, aber durchaus nicht alle Vorzüge der Langen'schen Schwebebahn. Zum Schluss wollen wir noch der Frage unsere Aufmerksamkeit zuwenden, wo bis jetzt dies System praktische Anwendung gefunden hat. Zunächst ist der in Deutz befindlichen Probebahnen zu gedenken. Eine kleine Bahn wird in der Nähe von Dresden bei Loschwitz gebaut. Eingehende Pläne hat die Gesellschaft für Hamburg, Berlin und Wien ausgearbeitet; leider ist in diesen Städten die Schwebebahn nicht konzessionirt worden. Die Berliner Stadtverwaltung wollte zu einem Versuch in grossem Maassstab die Errichtung von Schwebebahnen in bestimmten Strassenzügen Berlins gestatten, aber sich das Recht vorbehalten, falls sie es für erwünscht erachte, die Wiederbeseitigung der Bahn zu fordern. Auf diese Bedingung ging die Gesellschaft nicht ein, um so weniger, als ihr in der Zwischenzeit Gelegenheit gegeben wurde, eine grössere Schwebebahnanlage auszuführen. Sie erhielt nämlich den Auftrag, eine elektrische Schwebebahn zwischen den Städten Elberfeld und Barmen herzustellen. Diese Bahn hat eine Länge von 13,3 km, wovon 9,9 km über der 25 bis 30 m breiten Wupper und 3,4 km durch städtische Strassen ziehen; ein Theil dieser Bahn soll noch in diesem Jahre dem Betriebe übergeben werden. Hier hat also das System seine eigentliche Feuertaufe zu bestehen. Bewährt es sich, und wir zweifeln nicht daran, so werden wir bald auch an anderen Orten Schwebebahnen nach dem System Eugen Langen erstehen sehen.

Lokomotivkessel-Explosionen auf den nordamerikanischen Eisenbahnen.

Die „Oesterreichische Eisenbahnzeitung" bringt in Nr. 26 vom 10. d. Mts. eine bemerkenswerthe Abhandlung über die auf den nordamerikanischen Eisenbahnen vorgekommenen Lokomotivkessel-Explosionen. Danach sind während der letzten 10 Jahre durchschnittlich nicht weniger als 16 derartige Explosionen im Jahre vorgekommen, wobei die Explosionen von Cylindern, die gleichfalls nicht besonders selten sind, noch gar nicht mitgerechnet wurden.

Die Ursache dieser Vorkommnisse wird in der übermässigen Ausnutzung der Lokomotiven, wie solche bei den amerikanischen Bahnen üblich ist, erblickt. Die „Eisenbahnzeitung" führt in dieser Beziehung folgendes aus:

„Thatsächlich haben denn auch die Lokomotiven der nordamerikanischen Eisenbahnen Leistungen aufzuweisen, wie sie sonst nirgends vorkommen. Um dies zu erreichen, werden zunächst die Lokomotiven im allgemeinen so lange, als es nur geht, in Feuer gehalten. Bei Bahnen, die schon etwas gewissenhafter sind, sind die Lokomotiven im Durchschnitte etwa acht Tage im Feuer, wonach sie dann zum Auswaschen kommen. Dieses Auswaschen wird nach Ablassen des Dampfes meistens mit heissem Wasser mittelst eines Injektors an einem stehenden Kessel sehr rasch ausgeführt, wonach dann die Lokomotive sogleich wieder angeheizt wird, sodass sie, wenn sonst keine Arbeiten in ihr vorzunehmen sind, schon nach etwa 6 Stunden wieder in Dampf ist und in Dienst gehen kann. Die Lokomotiven werden in der Regel von mehr als einem Personal gefahren, in sogenannter mehrfacher Besetzung, das heisst, es wird die Lokomotive, wenn die eine Mannschaft (Führer und Heizer) eine bestimmte Fahrt vollendet hat, sogleich von einer zweiten übernommen, worauf dann wieder die erste oder gar eine dritte Mannschaft eintritt. Am meisten verbreitet ist die doppelte Besetzung, doch ist auf manchen Bahnen, um eine noch grössere Ausnutzung zu erzielen, das sogenannte first in—first out-Verfahren eingeführt, wobei verschiedene Gruppen des Personales (pools) gebildet sind. So eine amerikanische Lokomotive ist also wie ein gehetztes Rennpferd, das nicht recht zu Athem kommen kann.

Das System der Doppelbesetzung ist ja auch auf europäischen Bahnen eingeführt und hat seine Vortheile; wird es aber ohne Maass und Ziel gehandhabt, so sind erhebliche Nachtheile unausweichlich. Sind einerseits die Auswaschtermine zu weit hinausgedehnt und wird die Auswaschung nicht mit genug Sorgfalt vorgenommen, so müssen die bekannten Kesselschäden eintreten. Dazu kommt, dass das Lokomotivpersonal nur auf den eigentlichen Fahrdienst beschränkt und von allen Nebenarbeiten befreit ist, indem es die völlig dienstbereite Lokomotive vor Beginn des Dienstes übernimmt und nach der Fahrt

unmittelbar weiter gibt. Dieser Umstand und die mehrfache Besetzung bringen es mit sich, dass das Lokomotivpersonal das Interesse für Sorgfalt bei der Unterhaltung der Lokomotiven verliert und für den guten Zustand nicht recht verantwortlich gemacht werden kann. Es ist nämlich nicht recht thunlich, mit diesem Systeme die Verantwortlichkeit für Missbrauch oder Sorglosigkeit genau zu bestimmen. Es ist für die Heizer schwierig, die Eigenart der verschiedenen Lokomotiven in Bezug auf Dampferzeugung usw. kennen zu lernen. Die Lokomotiven werden weniger rein gehalten, und es ist dem einzelnen kein Reiz gegeben, mit dem Material zu sparen und in der Wartung besonders sorgfältig zu sein.

Kommt dann noch dazu, dass auch die Termine für die gründliche Untersuchung des Kessels weit hinausgeschoben sind — in einem Falle wurde nachgewiesen, dass die Untersuchung erst nach 11 (!) Jahren erfolgt war —, so ist klar, dass all' diese Umstände der forcirten, mitunter gewissenlosen Ausnützung der Lokomotiven dazu beitragen müssen, dass die Kessel in verwahrlosten Zustand gerathen und dass sich die verschiedenen Anlässe zur Explosion, welche aus der Wartung entstehen, häufen müssen.

Aus den spärlichen Nachrichten über die vorkommenden Explosionen geht hervor, dass viele die Ursache darin suchen, dass zu niedriger Wasserstand vorhanden und die Feuerkistendecke blossgelegt war. Andere geben die Schuld der eigenartigen Konstruktion der Feuerkisten, insbesondere der Wootten-konstruktion, obzwar wieder andere darauf hinweisen, dass diese Konstruktion, wenn sie sorgfältig ausgeführt ist, gerade eine der sichersten sei. Thatsache ist indessen, dass in den überwiegendsten Fällen die Explosion im Stehkessel bezw. in der Feuerkiste vor sich gegangen ist. Auch sind viele Fälle angegeben, in welchen vorzunehmende Reparaturen mit geradezu beispiellosem Leichtsinne ausgeführt worden sind. Man wird übrigens auch nicht fehlgehen, wenn man annimmt, dass in manchen Fällen schon bei der Neuherstellung des Kessels Fehler begangen worden sind. Einer von den amerikanischen Praktikern sagt, man kann in den weitaus meisten Fällen zur Erklärung der Ursachen der vorkommenden Explosionen als stehendes Urtheil abgeben:

‚Infolge der grossen Nachlässigkeit derer, welche den Kessel hergestellt oder ihn gewartet haben, war er zu schwach, um einem ordentlichen Drucke Widerstand leisten zu können und ist sonach explodirt.' “

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Magdeburg-Stendal zwischen den Stationen Magdeburg-Neustadt und Wolmirstedt neu errichtete Haltepunkt Rothensee für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: zwischen Rothensee und Magdeburg-Neustadt 4,61 km, zwischen Rothensee und Wolmirstedt 7,41 km, zwischen Rothensee und Barleben 3,89 km. Gepäckabfertigung und Privatdepeschen-Verkehr findet nicht statt.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Bahnstation V. Klasse Strullendorf ist am 15. d. Mts. auch für den beschränkten Güterverkehr (für Stückgüter bis zum Einzelgewicht von höchstens 250 kg) eröffnet worden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Dresdner Verbindungsbahn zwischen dem Hauptbahnhof Dresden-Altstadt und den Bahnhöfen in Dresden-Neustadt gelegene Bahnhof Dresden Wettiner Strasse für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der neu eingerichtete, an der Bahnstrecke Strassburg-Lauterburg gelegene und 2,735 km von der Station Wanzenau sowie 2,470 km von der Station Gambsheim entfernte Haltepunkt Kilstett wird am 1. Oktober d. J. für den Personen-, Gepäck-, Express- und Eilgutverkehr eröffnet werden.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Am 1. d. Mts. ist die bisher nur dem Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Zeche Preussen I dienende Station Preussen für den allgemeinen Wagenladungsverkehr freigegeben worden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Nach einer Mittheilung der k. k. Staatsbahndirektion Prag wird die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Iglau-Razice der böhmisch-mährischen Transversalbahn gelegenen Station Wolframs mit dem 1. Oktober d. J. in „Wolframs-Cejl“ abgeändert werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die königliche Eisenbahndirektion in Essen hat dem Vernehmen nach auf Anregung des Ministers der öffentlichen Arbeiten mit Rücksicht auf die wiederholten **Eisenbahnunfälle** an die einzelnen Betriebsinspektionen einen Fragebogen gerichtet, in welchem der „Frankf. Ztg.“ zufolge diese innerhalb von 6 Wochen zu berichten haben, wie gegenwärtig die Vorschriften über die Probezeit der Schaffner, Bremser und Wagenwärter, ferner der Rangirmeister, Weichensteller und Bahnwärter gehandhabt werden, welche Kosten das zur Zeit geübte Verfahren bei den einzelnen Beamtenklassen verursacht und welche Kosten entstehen würden, wenn die Anwärter während der durch die Bestimmungen des Bundesraths angeordneten Probezeit nur als überzählige Kraft verwendet werden.

— Nach den Bestimmungen über die **Fahrkartenkontrole** an den Bahnsteigabschlüssen haben Reisende, die auf der Endstation ihrer Fahrt den Bahnsteig nicht verlassen, sondern von dort mit einer schon vorher gelösten Fahrkarte die Rück- oder Weiterreise antreten, diese Fahrkarte einem Bahnsteigbediensteten oder dem Zugführer zur Entwerthung vorzulegen. Als kürzlich Klage darüber geführt wurde, dass das Ersuchen eines Reisenden um Entwerthung einer Rückfahrkarte, die er zur Fortsetzung seiner mit einer anderen Fahrkarte begonnenen Reise benutzen wollte, sowohl vom Zugführer wie auch vom Schaffner abgelehnt und der Reisende hierwegen an den Kontrolbediensteten am Bahnsteigabschluss der Station verwiesen worden sei, hat die Bahnverwaltung ein derartiges Verfahren als unzulässig erklärt und bestimmt, dass das Zugpersonal einem solchen Verlangen eines Reisenden stets nachzukommen habe, da die Entwerthung der in den Händen der Reisenden befindlichen Fahrkarten im eigensten Interesse der Eisenbahnverwaltung liegt und dem Reisenden nicht zugemuthet werden kann, zumal bei kurzen Zugaufenthalten, sich dieserhalb bis zum Bahnsteigabschluss zu begeben.

— Bezüglich der **Geltungsdauer der Monats-Stamm- und -Nebenkarten** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten folgende Anordnung getroffen. Im allgemeinen Verkehr der preussischen Staatseisenbahnen haben diese Karten am letzten Tage ihrer Gültigkeit noch zu den vor Mitternacht abfahrenden Zügen Gültigkeit und zwar auch dann, wenn dieselben auf der Bestimmungsstation erst nach Mitternacht eintreffen. Dasselbe gilt von den um 12 Uhr Nachts abgehenden Zügen. Die im Berliner Stadt-, Ringbahn- und Vorortsverkehr getroffene Einrichtung, dass die Monatskarten noch nach Mitternacht des letzten Geltungstages zu den bis 1 Uhr Nachts abgehenden Zügen benutzt werden dürfen, bleibt weiter in Geltung.

— **Gepäckaufbewahrungsstellen.** Eine für Geschäftsleute und Private gleich wichtige Einrichtung besteht für sämmtliche Bahnhöfe Berlins. Auf den Bahnhöfen werden Formulare verausgabt, welche aus einem Ausweis zur Erlangung der hinterlegten Gegenstände und einem davon abtrennbaren Nummerzettel bestehen. Will nun ein Geschäftsmann für einen Reisenden ein Packet usw. direkt zum Bahnhof schicken, so beklebt er dasselbe mit einer Nummer und händigt dem Reisenden den ausgefüllten Ausweis mit der gleichen Nummer ein, gegen dessen Uebergabe der Reisende dann an der betreffenden Gepäckaufbewahrungsstelle gegen Zahlung einer Gebühr von 10 ₰ (für zwei Tage, ebensoviel für den dritten Tag usw.) den Gegenstand oder das Packet ausgeliefert erhält. Der Ueberbringer des letzteren erhält als Quittung über die erfolgte Hinterlegung

von der Aufbewahrungsstelle einen Schein. Die Formulare sind für alle Berliner Bahnhöfe dieselben.

— Zur Vorbeugung von Verlusten, welche für die Eisenbahnbeamten durch die Annahme der häufig vorkommenden **gefälschten Rubelnoten** entstehen können, sollen, wie die königliche Eisenbahndirektion Berlin sämmtlichen Stations- und Güterkassen, Eilgutabfertigungsstellen usw. mittheilen lässt, von jetzt ab von den Einzahlern russischer Noten Verzeichnisse der Nummern dieser Papiere verlangt werden, welche der Einzahler mit seiner Unterschrift zu versehen hat. Die Verzeichnisse sollen von den betreffenden Zahlstellen mit den Ablieferungsscheinen zugleich an die Hauptkasse der Eisenbahnverwaltung eingesandt werden.
Die Einführung eines gleichen Verfahrens dürfte sich vielleicht auch anderwärts empfehlen.

— Die **Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** gestalteten sich im ersten Halbjahre 1897 wie folgt:

Monat	Personenverkehr ℳ.	Güterverkehr ℳ.	im ganzen ℳ.	gegen das Vorjahr ℳ.
Januar . . .	1 975 728	5 431 092	7 406 820	+ 361 389
Februar . . .	1 860 941	5 484 604	7 345 545	+ 138 444
März	2 299 931	6 150 902	8 450 833	+ 564 437
April	2 885 580	5 736 791	8 622 371	+ 549 563
Mai	2 875 420	5 714 789	8 590 209	— 341 385
Juni	4 037 298	5 484 599	9 521 897	+ 822 146
Juli	4 062 911	6 132 126	10 195 037	+ 437 907
im ganzen	19 997 809	40 134 903	60 132 712	+ 2 532 501

Die Mehreinnahme gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres beträgt 4,4 %.

— Die königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen hat mit dem Verein zur Begründung und Unterhaltung der Volksheilstätten für Lungenkranke im Königreich Sachsen einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem sich der Verein verpflichtet hat, in der von ihm errichteten **Volksheilstätte „Albertsberg"** bei Auerbach i/V. der sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung das ganze Jahr hindurch 25 Betten zur Aufnahme von Lungenkranken zu überlassen, die der Pensionskasse für sächsische Staatseisenbahn-Arbeiter oder einer Staatseisenbahn-Betriebskrankenkasse als Mitglieder angehören. Die Verwaltung hat dafür eine jährliche Vergütung von 2 500 ℳ. zu leisten, wovon sie die Hälfte auf die Betriebskasse übernimmt, während die andere Hälfte die Arbeiter-Pensionskasse trägt. Ausserdem ist für jeden Kranken ein Verpflegungsbeitrag von 2,50 ℳ. für den Tag zu entrichten, wofür der Kranke ausser der Unterkunft Verpflegung, Beköstigung, ärztliche Behandlung und Arznei zu erhalten hat. Diesen Verpflegungsbeitrag trägt entweder die Arbeiter-Pensionskasse oder die in Betracht kommende Betriebs-Krankenkasse. Die Heilstätte Albertsberg wird vom 4. Oktober d. J. ab zur Aufnahme von Patienten bereit stehen.

— Die Genehmigung zur **Beförderung russischen Getreides zu ermässigten Endtarifen** auch auf deutschen Bahnen trotz unterwegs erfolgender Lagerung (vgl. Nr. 70 d. Ztg.) ist nunmehr amtlich publizirt worden. Danach ist es fortan gestattet, russisches Getreide, das für den Transport nach Königsberg und Danzig bestimmt ist, unterwegs bis zu einer Zeit von 6 Monaten einzulagern, und dass trotzdem für den gesammten Transport vom Anfangs- bis zum deutschen Bestimmungsort nur der nach den Bestimmungen des deutschrussischen Handelsvertrages ermässigte Endtarif zur Berechnung kommt. Die ostpreussische Südbahn sowie die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn haben gegen diese Art der Frachtberechnung, die übrigens bereits seit einigen Tagen in Kraft getreten ist, keine Einwendungen erhoben.

— Der Reisekommissar Seiner königlichen Hoheit des Prinzregenten von Bayern, Herr Regierungsdirektor Pernwerth von Bärnstein, hat bei den letzten Reisen des Prinzregenten nach Würzburg, Nürnberg, Aschaffenburg, Brückenau, Heldenbergen, Ludwigshafen und Homburg und zurück ein eigenes **Orientirungsverfahren hinsichtlich der Benutzung der einzelnen Salon- und Personenwagen der Hofsonderzüge** eingeführt, welches sich mit Rücksicht darauf, dass die Besetzung dieser Züge sehr wechselte und bald nur ein Theil des Gefolges, bald das ganze die einzelnen Züge benutzte, theilweise auch viele auswärtige Fürstlichkeiten und deren Adjutanten und Diener mit den verschiedenen Zügen fuhren und also die Besetzung der einzelnen Abtheile genau auszurechnen und zu bestimmen war, sehr zweckdienlich erwies. Es wurden an jeden Wagen der Hofsonderzüge mit Ausnahme der Gepäck- und Küchenwagen Orientirungsplakate aufgehängt, welche auf weissem Grunde blaue und rothe arabische Ziffern enthielten. Diese Tafeln waren mit einer Aufhängeschnur versehen und wurden vor Eintreffen der hohen Herrschaften aufgehängt und kurz vor Zugabfahrt wieder abgenommen. Die Herrschaften, welche mit den Hofsonderzügen fuhren, erhielten Orientirungskarten, vermittelst welcher sie in der Lage waren, die für sie bestimmten Wagen bezw. Abtheile sehr rasch aufzufinden. Auch diese Orientirungskarten waren in blauer bezw. rother Schrift gedruckt. In die Wagen selbst wurden elegant ausgestattete Fahrordnungen gelegt, aus welchen man ersehen konnte, auf welchen Stationen Aufenthalt genommen werde, welche ohne Aufenthalt durchfahren und um welche Zeit die Stationen passirt werden. Aehnliche Maassnahmen wurden auch bei den Sonderzügen getroffen, welche der Deutsche Kaiser, der König von Sachsen und der König von Württemberg einzeln benutzten.

— **Harzgürtelbahn.** Der Vereinigten Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft in Berlin ist von dem anhaltischen Staatsministerium die Genehmigung zur Vornahme der Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn von Thale über Neinstedt, Suderode nach Gernrode, soweit anhaltisches Gebiet in Frage kommt, ertheilt worden.

Deutsche Kolonien.

— Die „Berliner Neuesten Nachrichten" bringen betreffs des Baues der **südwestafrikanischen Eisenbahn von Swakopmund aus** folgenden Artikel, der zum Theil an die Ausführungen des Herrn Geheimen Regierungsrath Schwabe in Nr. 70 d. Ztg. anzuknüpfen scheint:

In der verflossenen Woche ist schon ein zweiter Dampfer mit Eisenbahnmaterial nach Südwestafrika abgegangen, bereits um die jetzige Zeit kann der Bau der Eisenbahn selbst in Angriff genommen werden. Bekannt ist, in welche Nothlage das südwestafrikanische Schutzgebiet und mit ihm die Kolonialverwaltung durch das Eindringen der Rinderpest gekommen ist. Es war nicht allein die Gefahr vorhanden, dass der gesammte Rinderbestand, fast der einzige werthvolle Besitz im Lande, vollkommen zu Grunde ging, sondern die Besorgniss war begründet, dass der Verkehr nach dem Innern ganz unmöglich würde, so dass für die weisse wie für die farbige Bevölkerung der äusserste Nothstand, der sich nur denken lässt, eintreten musste. Wie in ähnlichen dringenden Fällen hat die Regierung unter diesem Zwange den Bau einer Eisenbahn dort in Angriff genommen, noch ehe der Reichstag seine Genehmigung ertheilen konnte. Es ist kürzlich irgendwo erwähnt worden, der Kolonialdirektor Freiherr von Richthofen habe in der Budgetkommission des Reichstages erklärt, dass eine etwa von Swakopmund zu erbauende Eisenbahn möglichst billig und ohne Beihilfe des Reiches herzustellen sei. Damals war die Rinderpest noch nicht im Schutzgebiet und man hatte die Hoffnung, dass diese Viehseuche ganz ferngehalten werden könnte. Daher wurde mit einer Privatgesellschaft über den Bau einer schmalspurigen Bahn mit Thierbetrieb aufs eingehendste unterhandelt. Da aber die Lage dort immer bedrohlicher wurde, kam man zu dem Entschlusse, die Bahn von Reichswegen sofort zu bauen; denn die Privatgesellschaft hätte mit dem Bau nicht vor dem Frühjahre beginnen können. Eine Hinausschiebung war unter den eingetretenen Umständen nicht minder gefährlich wie die Rinderpest.

Wenn nun der Bau einer Dampfbahn und allem Anscheine nach einer Vollbahn von Swakopmund aus in Angriff genommen wird, so mag wohl nicht allein der Umstand maassgebend gewesen sein, dass das sofort zu verwendende rollende Material dies bedingte. Man wird wohl auch darauf Rücksicht genommen haben, dass in nicht ferner Zeit auf dem ausgedehnten Schutzgebiete noch mehr Eisenbahnen gebaut werden müssen. In einem so grossen Lande kann man aber nicht lauter Bahnen mit Thierbetrieb bauen; recht störend würde es für den ganzen Verkehr werden, wenn dort Hauptbahnen mit verschiedenen Spurweiten entständen. Dann würde die Nothwendigkeit eintreten, nach einigen Jahren neben der Thierbahn doch noch eine Dampfbahn herzustellen und womöglich noch die Privatgesellschaft reichlich zu entschädigen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Der Gerichtsstand der Eisenbahnärars.** Der oberste Gerichtshof hat (6. Juli d. J. Z. 2786) in Bezug auf die Frage, bei welchem der Gerichte die Staatseisenbahn-Verwaltung verklagt werden könne, eine prinzipiell nicht unwichtige Entscheidung gefällt. In dem der oberstgerichtlichen Entscheidung zu

Grunde liegenden Rechtsstreite handelte es sich um eine gegen die niederösterreichische Finanzprokuratur vor dem Handelsgerichte Wien eingeklagte Forderung aus einem Lieferungsvertrage, welchen die Eisenbahn-Betriebsdirektion Krakau geschlossen hatte. Der oberste Gerichtshof hat in diesem Falle das Handelsgericht Wien als unzuständig erklärt, die auch in früheren gerichtlichen Urtheilen wiederholt zur Geltung gelangte Anschauung der beiden Untergerichte, als ob das k. k. Eisenbahnärar seinen Sitz lediglich in Wien habe, als eine rechtsirrthümliche bezeichnet, und entschieden, dass für Klagen gegen das Eisenbahnärar in allen Angelegenheiten des selbstständigen Wirkungskreises der k. k. Staatsbahndirektionen ausschliesslich jenes Gericht zuständig sei, in dessen Sprengel die zur Vertretung der betreffenden Staatsbahndirektion berufene Finanzprokuratur ihren Sitz hat.

— **Verkehrsentwickelung auf dem B-Netz der Buschtěhrader Bahn im Vergleiche mit jener auf der Aussig-Teplitzer Bahn.** Die Betriebsausweise der Buschtěhrader Bahn zeigen eine fortgesetzte Steigerung der Einnahmen des B-Netzes und hat die Einnahme dieses Netzes für den vorigen Monat abermals jene der Aussig-Teplitzer Bahn überflügelt. Die Gesammteinnahmen der letzteren für die achtmonatliche Betriebszeit dieses Jahres sind nur noch um ungefähr 70 000 fl. höher als jene des Buschtěhrader B-Netzes. Im Jahre 1892 betrug die Differenz zwischen den Transporteinnahmen dieser beiden Kohlenbahnen zu Gunsten der Aussig-Teplitzer Bahn rund 600 000 fl. und im vorigen Jahre noch ungefähr 275 000 fl. Das Aktienkapital der Aussig-Teplitzer Bahn ist um etwa 1 700 000 fl. grösser als jenes der Buschtěhrader B-Linie. Die Entwickelung des Verkehrs auf letzterer scheint theilweise mit der Ausdehnung der Produktion der Ossegger und Brucher Werke zusammenzuhängen. Diese an der verstaatlichten Dux-Bodenbacher Bahn gelegenen Gruben gravitiren mit ihrer Kohle nach Süddeutschland, vornehmlich nach Bayern, und deshalb kommt die erhöhte Produktion der genannten Schächte dem Buschtěhrader B Unternehmen zu statten. Das Bruttoplus der B-Linie beträgt bis Ende vorigen Monats rund 245 000 fl., wobei die Einnahmen der ersten 4 Monate definitiv und der letzten 4 Monate provisorisch ermittelt sind. Die Regulirung der Eingänge für Januar-April hat das Plus um 54 000 fl. gehoben.

— In der Anfangs dieses Monats stattgehabten Vollversammlung der **Kommission für Verkehrsanlagen in Wien** wurde in Ausführung eines früheren prinzipiellen Beschlusses bestimmt, dass — ohne eine rechtliche Verpflichtung gegenüber den Titelinhabern anzuerkennen — die Rückzahlungsbeträge verlooster Obligationen der Kommissionsanlehen zu Gunsten der Inhaber fruchtbringend anzulegen sein werden und zu diesem Behufe ein Uebereinkommen mit dem die finanziellen Geschäfte der Kommission besorgenden Bankinstitute — der Unionbank — zu treffen ist.

— Das „Reichsgesetzblatt" publizirt die Konzessionsurkunde für die **Gurkthalbahn.** Die Bahn ist als schmalspurige Lokomotiveisenbahn auszubauen und führt von der Station Treibach-Althofen der Staatsbahnlinie St. Michael-Glandorf durch das Gurkthal nach Klein-Glödnitz. Die Staatsverwaltung gewährt die Garantie für ein jährliches Reinerträgniss, welches der 4 % Verzinsung und Tilgung eines Prioritätsanlehens im Nennbetrage von 653 000 fl. gleichkommt. Der Bau der Bahn ist binnen anderthalb Jahren zu vollenden. Die Dauer der Konzession beträgt 90 Jahre. Der Betrieb der projektirten Bahn wird vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt. Der Staat ist jederzeit berechtigt, die Bahn einzulösen, und hat hierbei das aushaftende Prioritätsanlehen sowie sonstige mit staatlicher Bewilligung aufgenommene Hypothekaranlehen zur Selbstzahlung zu übernehmen und das Aktienkapital zum vollen Nennwerthe einzulösen.

— **Rollfuhrdienst auf den beiden Wiener Bahnhöfen der Staatsbahnen und auf dem Wiener Nordbahnhofe.** Die Staatseisenbahn-Verwaltung hat laut einer von der Staatsbahndirektion Wien veröffentlichten Kundmachung am 1. d. Mts. das bisher von einem Unternehmer besorgte An- und Abfahren der Eil- und Frachtgüter rücksichtlich der beiden Wiener Bahnhöfe der Staatsbahnen in Eigenbetrieb übernommen, ungeachtet die Spediteure gegen diese Maassregel eine lebhafte Agitation ins Werk gesetzt hatten. Die Sätze des neuen Rollfuhrtarifs sind fast durchwegs wesentlich niedriger als die bisherigen Rolltaxen und tritt überdies durch den Wegfall des Privatunternehmers eine nicht zu unterschätzende Vereinfachung in der Abwickelung des Rolldienstes ein, welche ebenfalls dem Publikum zustatten kommt.

Mit Rücksicht auf die in einigen Tagesblättern veröffentlichte Kundmachung der Genossenschaft der Gross- und Klein-Fuhrwerksbesitzer in Angelegenheit des Rollfuhrdienstes hat sich übrigens die Direktion der Nordbahn zu der Erklärung veranlasst gesehen, dass der Rollfuhrdienst bezüglich ihres Wiener Bahnhofes auf Grund einer beschränkten Offertverhandlung, an der mehrere grössere Spediteure theilgenommen haben, an die Firma Th. Bindtner, Hofspediteur, übertragen wurde, welche die billigsten Sätze angeboten hat. Empfänger, welchen der so entstandene Tarif keine Konvenienz bietet, und welche ihre Güter daher selbst abholen oder sich anderer Fuhrwerksunternehmer bedienen wollen, brauchen dies nur ein- für allemal der Güter-Abfertigungsstelle in Wien rechtzeitig vorher schriftlich anzuzeigen.

— **Ungestempelte Eingaben an die österreichische Staatsbahnverwaltung.** Nach den Bestimmungen des Gebührengesetzes sind stempelpflichtige Eingaben an öffentliche Behörden, welche gar nicht oder nicht gehörig gestempelt sind, im allgemeinen unerledigt zu lassen, es wäre denn, dass ein öffentliches Interesse die meritorische Behandlung erfordert oder die Partei durch das Liegenlassen der Eingabe einen vermögensrechtlichen Nachtheil erleiden würde. Von der Annahme ausgehend, dass bei kommerziellen Eingaben an die Staatsbahnverwaltung, insbesondere bei solchen, welche Entschädigungsreklamationen oder Frachterstattungsansprüche zum Gegenstande haben, die Unterlassung der Erledigung in jedem Fall einen vermögensrechtlichen Nachtheil nach sich zu ziehen vermag, hat das Eisenbahnministerium einen Erlass an die Staatsbahndirektionen herausgegeben, worin angeordnet wird, dass ungestempelte, jedoch stempelpflichtige kommerzielle Eingaben stets meritorisch in Behandlung zu nehmen und nicht unerledigt zu lassen sind. Im Zweifel ist auch bei anderen Eingaben in gleicher Weise vorzugehen. Selbstverständlich treffen die einsendende Partei die gesetzlichen Folgen aus der Unterlassung der Stempelung.

— **Christlich-soziale Organisation der Eisenbahnbediensteten.** Bald nach der vom Ministerium verfügten, vom Reichsgerichte bestätigten Auflösung der sozialdemokratischen Eisenbahnvereinigungen wurden Schritte zur Schaffung derartiger Organisationen von Eisenbahnarbeitern und sonstigen Bahnbediensteten auf christlich-sozialer Grundlage eingeleitet und es wird bereits ein Parteiorgan unter dem Titel „Das Signal" herausgegeben.

Wie nunmehr das „Deutsche Volksblatt" mittheilt, wurde den eingereichten Satzungen der neuen Vereinigung von der niederösterreichischen Statthalterei die Genehmigung versagt.

— Das letzte **Hochwasser** hatte auf der Linie **Grosswardein-Klausenburg** zwischen den Stationen Egeres und Magyar-Nádas besondere Verheerungen angerichtet und es konnte infolge einer Bergrutschung das Geleis auf einer Länge von beiläufig 2 km nicht in Verwendung bleiben. Der königlich ungarische Handelsminister hatte demzufolge angeordnet, dass die Bahnlinie auf die gegenüberliegende Seite des Thales verlegt werde, und es sind die betreffenden Bauarbeiten mit grösster Beschleunigung durchgeführt worden. Die neuerbaute Linie wurde am 31. v. Mts. dem Verkehre übergeben. Die Verkehrsunterbrechung bezw. die Instradirung des Verkehrs über die Linie Arad-Tövis hat 2 Monate angedauert.

— In der nächsten Zukunft werden in Fiume verschiedenartige Hafenarbeiten in Angriff genommen, deren Zweck die **Erweiterung bezw. Ergänzung des Fiumaner Hafens** ist, um die Leistungsfähigkeit desselben gegenüber den rivalisirenden Nachbarhäfen zu sichern und zu erhöhen. Im Rahmen des staatlichen Budgets wurde der Wiederaufbau des im Jahre 1894 abgebrannten grossen Hafenmagazins Nr. VI, welches provisorisch durch eine Holzbaracke ersetzt wurde, sowie die Erweiterung des grossen Punto Franco in der Richtung nach dem Petroleumhafen durch das Handelsministerium durch Vermittelung der königlich ungarischen Seebehörde in Fiume angeordnet. Wichtiger noch als diese Arbeiten ist der Ausbau der Zweigbahn von der Hauptlinie nach dem Holzlagerplatz Braidizza, woselbst gleichzeitig ein neuer Rangirbahnhof errichtet wird. Die bezüglichen Arbeiten werden auf Kosten der königlich ungarischen Staatsbahnen ausgeführt und der Kostenvoranschlag ist mit 4 000 000 fl. fixirt. Der erste Theil dieser Arbeiten, die Errichtung eines Rangirbahnhofes, zu welchem Zwecke das nöthige Gebiet erst durch Aufschüttungen dem Meere abzugewinnen ist, ist an einen Budapester Hafenbau-Unternehmer für den Preis von 1 750 000 fl. vergeben worden, und soll der neue Bahnhof innerhalb zweier Jahre fertiggestellt sein. Die Kosten des zweiten Theiles des Unternehmens, des Ausbaues der kurzen, nur ein paar Kilometer betragenden Verbindungslinie Draga-Braidizza, sind mit etwa 1 200 000 fl. präliminirt, da der Bau mit bedeutenden Schwierigkeiten (Bau eines Tunnels vom Dragaer Thal nach dem Strande bei Pecsine) verbunden ist. Zu gleicher Zeit wird der Bahnhof bei Buccari erweitert. Nach Beendigung aller dieser Bauten, wozu ein Zeitraum von 3½ bis

4 Jahren erforderlich ist, werden die mit Holz beladenen Wagen, welche 50 % des Ausfuhrverkehrs repräsentiren, in Buccari zusammengestellt und direkt auf die Holzlagerplätze in der Umgebung des Barosshafens dirigirt, während derzeit dieselben den Centralbahnhof passiren müssen. Durch Ablenkung dieser Waarensendungen von dem ohnehin sehr engen Centralbahnhofe werden die alljährlich zur Zeit der Hauptsaison infolge des Waarenandranges vorgekommenen Verkehrsstörungen, die den Fiumaner Verkehr empfindlich schädigten, ein Ende nehmen.

— **Personalnachricht.** Am 11. d. Mts. ist in seinem Büreau im Eisenbahnministerium der k. k. Ober-Baurath Emilian Eysank von Marienfeld plötzlich gestorben. Eysank leitete durch viele Jahre bei der früheren Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen das Hochbaureferat und galt als einer der hervorragendsten Eisenbahnarchitekten Oesterreichs.

Belgien.

— Nachdem der Belgische Staat die Linie des Waeslandes verstaatlicht hat, wird durch deren Benutzung die **Fahrzeit zwischen Norddeutschland und Ostende** um $1^1/_2$ Stunden abgekürzt. Man erwartet in den belgischen Kreisen, dass dadurch die Linie Ostende-Dover gewinnen und den Dampferlinien von Vlissingen und von Hoek van Holland nach England verschärfte Konkurrenz machen wird. Durch die Verstaatlichung der Grossen belgischen Centralbahn wird die Fahrzeit der Linie Brüssel-Amsterdam um 1 Stunde verkürzt, da der Umweg über Eschen, das heisst ein Umweg von 55 km, fortfällt.

Vereins-Ausland.

— Der Bundesrath beantragt bei der Eisenbahnrückkaufs-Kommission des Nationalrathes die unveränderte Annahme des Beschlusses des Ständerathes, welcher von dem Bund die Förderung des Baues einer **Alpenbahn in der östlichen Schweiz** verlangt. Dagegen wünscht der Bundesrath die Anregung zur Unterstützung der Graubündener Thalbahnen und der Rickenbahn (einer Verbindungslinie zwischen St. Gallen und dem St. Gotthard) nicht in das Rückkaufsgesetz aufgenommen zu sehen. Er beantragt, die Nebenbahnen nicht in die Verstaatlichungsaktion mit einzubegreifen, sondern die Anregung im Rückkaufsgesetz, die Ausführung oder die Subventionirung weiterer normalspuriger Nebenbahnen zuzusichern, abzulehnen. Der Bundesrath beantragt ferner die Annahme des Artikels, betreffend die Zusicherung des Simplondurchstiches, in der vom Ständerath beschlossenen Fassung. Auch einigen von der Kommission in Aussicht genommenen Abänderungen in der Organisation der Verwaltung der Bundesbahnen stimmt derselbe zu, beantragt jedoch die Ablehnung der auf eine weitgehende Decentralisation hinzielenden Anträge von Curti - St. Gallen und Schobinger-Luzern.

— **Die Arbeiten am Bau der Jungfraubahn** sollen — wie die „Deutschen Verkehrsblätter“ mittheilen — im Winter fortgesetzt werden. Deswegen wird die Station Eigergletscher schon jetzt mit allen nöthigen Dingen versehen. Ungeheuere Mengen geräucherten und getrockneten Fleisches werden mit der Wengernalpbahn hinaufbefördert, ebenso verschiedenes Konservenfleisch, Käse, Büchsenmilch usw. Gegen die grosse Strenge des Winters in diesen Höhen sollen zahlreiche wollene Decken dienen, ferner Bettzeug, Kleider, Leibbinden, Holzschuhe und natürlich ganze Berge Heizmaterial. Der Wengernalpbahn erwächst aus dem Baue der Eisenbahn schon jetzt ein willkommener Gewinn, ebenso den Berner Oberlandbahnen. Den ganzen Sommer wurden riesige Röhren hinaufbefördert, dazu bestimmt, das Wasser der Lütschine für die elektrischen Kräfte zu leiten.

— Nach dem statistischen Bericht des Bau- und Verkehrsministeriums für das Jahr 1896 hatten die **bulgarischen Staatsbahnen** zusammen eine Länge von 551,5 km. Ihr Werth betrug einschliesslich des rollenden Materials, das aus 40 Lokomotiven, Tendern und 1 262 Wagen bestand, 93 176 540 Frcs. Die Lokomotiven legten im ganzen 940 028 km zurück, d. h. 130 650 km mehr als im Jahre 1895. Es verkehrten auf den Staatsbahnlinien 9 335 Züge, das sind 2 016 mehr als im Jahre 1895, was hauptsächlich auf Vermehrung der Getreidetransporte zurückzuführen ist. Die Roheinnahmen betrugen zusammen 4 503 614 Frcs., die Ausgaben 4 051 798 Frcs. Von den Roheinnahmen entfielen 2 983 109 Frcs. = 65,13 % auf den Frachtgutverkehr, 1 466 725 Frcs. = 31,98 % auf den Personenverkehr, 70 740 Frcs. = 1,55 % auf den Gepäcktransport, 67 265 Frcs. = 1,34 % auf den Eilgutverkehr. Nach obigem stellten sich mithin die Nettoeinnahmen auf 451 816 Frcs., was auf den oben angegebenen Werthbetrag der Bahnen von etwa 93 000 000 Frcs. nur eine Verzinsung von 0,48 % ergibt.

— Der **Verkehr in den russischen Häfen** soll gegenwärtig so darniederliegen, wie schon seit Jahren nicht um diese Zeit. Vor allem liegt dies an dem Mangel an Getreideexporten. Das Inland muss bei der beschränkten Ernte grössere Vorräthe, welche es sonst nach den Hafenplätzen schaffen konnte, für den eigenen Konsum zurückbehalten. Erst wenn derselbe gedeckt ist, wird ein Theil der Ernte zur Befriedigung der in diesem Jahre besonders starken Exportnachfrage verwendet werden können.

— Eine **Schiffsfähre** von gewaltigen Dimensionen, die gleichzeitig als Eisbrecher dient, wird zum Uebersetzen der Züge der **transsibirischen Bahn** über den Baikalsee in England gebaut. Dieselbe wird eine Länge haben von 290 Fuss (= 88,3 m), eine Breite von 57 Fuss (= 17,3 m), einen Raumgehalt von 4 200 t, eine Maschine von 3 750 Pferdestärken und 3 Schrauben und soll 13 Knoten zurücklegen. Auf dem Verdeck wird sie einen Zug von 25 Eisenbahnwagen aufnehmen können, um ihn von Listwinitschnoje (der künftigen Endstation der sibirischen Eisenbahn am Westufer) und Myssowaja (der künftigen Endstation am Ostufer) und umgekehrt überzuführen. Die Brechkraft des Schiffes ist so berechnet, dass es Eis von 1 m Dicke bewältigen kann. Zum Schutze gegen den Druck wird der Rumpf mit einem daumdicken Eisenpanzer von 9 Fuss Breite und von überaus fester Konstruktion versehen sein. Dieser Umfassung nach erinnert das Schiff an die berühmte „Fram“ Nansen's, aber seinem Umfang und seiner Konstruktion nach steht es bisher ohne Beispiel in der Geschichte der Eisbrecher da. Beides ist durch die äusserst schwierigen Verhältnisse, unter denen die Schifffahrt auf dem gefährlichen Baikalsee steht, bedingt und durch die besonderen Aufgaben des Fahrzeuges, das als Schiffsfähre, ohne Rücksicht auf die Witterung, täglich eine bestimmte Anzahl von Fahrten machen muss und genöthigt ist, seine Fahrten möglichst weit in den Winter hinein fortzusetzen, nicht nur ohne die schwimmenden Eismassen zu fürchten, sondern geradezu unter Aufnahme eines Kampfes mit dem Eise, das schon im Spätherbst fest wird und im zeitigen Frühjahr seine Festigkeit zu verlieren beginnt.

— Wie aus Petersburg mitgetheilt wird, hat sich in Südrussland ein Konsortium belgischer und russischer Kapitalisten zwecks Gründung einer neuen **Eisenbahnschienen-Fabrik** konstituirt. Das Kapital des Unternehmens beträgt 6 000 000 R. Das genannte Konsortium steht mit der Russischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Unterhandlung, um die derselben gehörigen Erzgruben bei der Stadt Alexandrowski-Gruschewski zu erwerben, wo denn auch die Fabrik und die Hochöfen errichtet werden sollen.

— Ueber die Entwickelung des Verkehres auf der **Northern Pacificbahn** schreibt die „New-Yorker Handelszeitung“ folgendes: Die Betriebsverhältnisse des grossen Bahnsystems gestalten sich zusehends günstiger. Wie bereits früher gemeldet, ist die Weizenernte in nahezu sämmtlichen der Northern Pacificbahn tributären Gebieten brillant ausgefallen. Immense Getreidetransporte sind jetzt an der Tagesordnung und ist die Bahn kaum imstande, den in dieser Beziehung an sie gestellten Anforderungen genügen zu können. Diese Getreidetransporte werden voraussichtlich bis Ende des Jahres andauern. Eine weitere namhafte Einnahmequelle ist der Bahn neuerdings aus dem Transport von frischem Obst erwachsen. Die an der Pacificküste gelegenen Staaten Oregon und Washington eignen sich ausnehmend zur Kultur von Birnen, Pflaumen und Pfirsichen. Die diesjährige Obsternte der genannten Staaten hat ein geradezu enormes Erträgniss geliefert. Frisches Obst spielt als Nahrungsmittel hier zu Lande eine ungleich grössere Rolle wie in Europa und werden davon erstaunliche Quantitäten konsumirt. Die Northern Pacificbahn hat eine Menge Wagen angeschafft, welche speziell für den Transport von Obst bestimmt und zu diesem Zwecke mit Kühlkammern versehen sind. Seit dem 15. August gehen regelmässig Obstzüge von Spokane nach dem Osten ab. Dieselben fahren ungemein rasch und legen beispielsweise die Strecke Spokane-St. Paul, eine Entfernung von etwa 2 000 englischen Meilen, in 94 Stunden zurück. Ein grosser Theil des Obstes geht nach Chicago, New-York, Boston und Philadelphia, auch wird davon manches nach England exportirt.

— In dem letzten Jahresberichte der Southern Pacificbahn war mitgetheilt worden, dass die Verwaltung Versuche mit **Petroleum als Heizmaterial für die Lokomotiven** angestellt

habe. Diese Versuche scheinen günstig ausgefallen zu sein, da nunmehr bereits 7 Lokomotiven mit Petroleum geheizt werden. Die Verwaltung der Southern Pacificbahn hat unterm 30. August einen Vertrag auf Lieferung von 30 000 Fass Rohöl abgeschlossen. In Californien stehen Steinkohlen bekanntlich sehr hoch im Preise und wird durch den Ersatz derselben durch Petroleum eine bedeutende Ersparniss bei den Betriebskosten der Southern Pacificbahn erzielt.

— In **Australien** soll gegenwärtig ein Projekt in Erwägung gezogen werden, die Süd- und Westküste durch eine **Eisenbahnlinie** zu verbinden; die Strecke würde gegen 900 km betragen und der Bau der Bahn gegen 40 000 000 ℳ. kosten. Da die Gegend sehr wasserarm ist, müssten allerdings in Entfernungen von je 40 km Wasserreservoirs angelegt werden. Wenn Westaustralien alsdann diese Linie auf die Küste verzweigen und die Goldfelder der östlichen Kolonien in den Bereich dieses neuen Eisenbahnnetzes ziehen würde, so dürfte der Aufschwung dieser Gegenden in hohem Maasse wohl zweiffellos erscheinen. (Mitgetheilt vom Internationalen Patentbüreau Karl Fr. Reichelt, Berlin NW. 6.)

Allgemeines.

Folgende interessante Abhandlung über das **Wandern der Schienen** wird von Kohn im „Centralblatt der Bauverwaltung“ veröffentlicht: Die Ursachen des Schienenwanderns zu ergründen ist schwierig. Die Ausdehnung der Schienen durch den Einfluss der Wärme wird in manchen Fällen eine Verschiebung des Geleises zur Folge haben. Im wesentlichen geht aber das Wandern von der Geleisbelastung, d. h. von den Betriebsmitteln aus. Die reine Bremsarbeit ist in der Regel an den Geleisen leicht zu erkennen. Auch das ungleiche Arbeiten der Radreifen auf der Schienenfahrfläche wird in scharfen Krümmungen recht gut sichtbar. Die Einwirkung der Fahrzeuge auf das Wandern der Schienen beim Uebergang über die Stösse ist dadurch erwiesen, dass Schienen mit Blattstossverbindung erheblich weniger wandern, als Schienen mit stumpfen Stössen in einem Oberbau völlig gleicher Art. Eine Zunahme des Schienenwanderns durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit ist bei der Einführung einer grösseren Zahl von Schnellzügen auf stark geneigten Strecken nicht eingetreten. Die Beobachtung, dass gut laufende Wagen bei Geschwindigkeiten von mehr als 90 km fast ohne Stossbewegungen über den gewöhnlichen Oberbau mit stumpfem Stoss gleiten, ist wohl hiermit in Zusammenhang zu bringen. Es fehlt bei grosser Geschwindigkeit die Zeit für das Einsinken der Räder. Ueber den etwaigen Einfluss der Lokomotiv-Dampfmaschine auf das Wandern versprechen die Arbeiten des Freiherrn von Engerth bemerkenswerthe Aufschlüsse (vergl. Zeitschrift des „Oesterr. Ing.- und Arch.-Ver.“ 1897, Nr. 4 und 5).

Zur Verminderung und Beseitigung des Schienenwanderns muss die Geleisbelastung benutzt werden, von welcher nach vorstehendem das Wandern in erster Linie ausgeht. Seit Einführung der geklinkten Laschen, welche die Schiene fest mit den Stossschwellen verbindet, hat das Wandern nachgelassen. Unter Umständen genügt aber der Widerstand der beiden Stossschwellen allein gegen die Verschiebungen nicht. Die Schienen wandern mit den beiden Stossschwellen, die Mittelschwellen bleiben liegen, daher müssen weitere Schwellen fest mit der Schiene verbunden werden. Die verschiedentlich hierzu benutzten Schwellenwinkel haben sich gut bewährt, sofern sie einerseits mit der Schiene verschraubt sind und andererseits die Schwelle oder deren Befestigungstheile genügend umfassen. Alle anderen Mittel, insbesondere die Verbindung mehrerer Schwellen unter sich, treten in ihrer Wirksamkeit hiergegen zurück, weil die gewöhnlichen Befestigungsmittel ein Verschieben der Schiene auf den Mittelschwellen der Regel nach nicht verhindern. Noch besser als die Winkel auf den einzelnen Schwellen haben sich lange Winkel bewährt, durch welche die Verkuppelung je zweier Mittelschwellen mit der Schiene, entsprechend der Vereinigung der Stossschwellen, durch die geklinkten Laschen erreicht wird. Je nach der Schienenlänge und dem Maasse des Wanderns müssen ausser den Stossschwellen noch ein bis drei weitere Schwellenpaare mit der Schiene verbunden werden. Beim einseitigen Voreilen eines Schienenstranges genügt die Befestigung der langen Schwellenwinkel an diesem. Bei den im Gang befindlichen Geleisverbesserungen der Preussischen Staatseisenbahnen werden die Laschen 6 b durch Einziehen verstärkter Laschen entbehrlich. Diese können als Schwellenwinkel bei den Schienenformen 6, 7, 8, 9 und 10 wieder Verwendung finden. Die Schienen erhalten für ein Laschenpaar nur 2 Schraubenlöcher.

Das Zurückholen der gewanderten Schiene, das trotz Einführung brauchbarer Schienenrücker noch vielfach mit der Schienenramme — meist unter Beschädigung der Oberbautheile — ausgeführt wird, ist eine nutzlose Arbeit, wenn die Schiene nach dem Zurückholen nicht wirksam gegen neue Verschiebungen geschützt wird.

— Die **Ueberlastung einer vollständig neuen eisernen Brücke, behufs Feststellung der Tragfähigkeit** und der beim Bruche eintretenden Erscheinungen, beabsichtigt der leitende Ingenieur der Brücken und Landstrassen in Westflandern, Vierendeel, an einer 31,5 m langen Brücke bei Tervüren vorzunehmen. Bei dem Bau dieser Eisenbahnbrücke gelangte eine von diesem eingeführte neue Bauart zur Anwendung. Bisher galt es als feststehend, dass jede Eisenkonstruktion aus einem Systeme an einander gereihten Dreiecken zusammengesetzt sein müsse; die Brücke in Tervüren besteht nun aus lauter Rechtecken und es soll praktisch nachgewiesen werden, dass diese Bauart nach genauesten Berechnungen, welche Vierendeel kürzlich in einer Schrift über Metallbauten veröffentlichte, noch bestimmte Vortheile bietet. Man will die neue Brücke, welche für eine eingeleisige Bahn berechnet ist und die bei voller Belastung (Geleise und Eisenbahnzug) rund 150 000 kg tragen müsste, fortschreitend überladen. Eine Woche hindurch soll die Brücke die normale Last von 150 000 kg erhalten, dann wird mit der Belastung bis zum Einsturze fortgefahren werden. Eine Anzahl von Sachkundigen wird diese Versuche nach wissenschaftlichen Grundsätzen vornehmen. Man möchte vorschlagen, eine unbrauchbar gewordene Lokomotive grösster Sorte auf diese Brücke zu stellen und entsprechende Wagen anzuhängen, um auf diese Weise der Praxis des Eisenbahnbetriebes recht nahe zu kommen. Die Ueberlastung müsste dann durch Legen von Roheisenbarren in diese Transportmittel vorgenommen werden. Bemerkt sei noch, dass dem Ingenieur Vierendeel für sein eingangs erwähntes Werk über Metallbauten der Königspreis zuerkannt worden ist.

— Gegenwärtig sind in Amerika 150—200 Meilen (englisch) Strassenbahnen vorhanden, deren Schienensystem mittelst des **elektrischen Schweissverfahrens** oder des **Gussverfahrens** gelegt wurde, sodass die Schienen auf diesen Linien sozusagen eine einzige fortlaufende Schiene bilden. Nun lässt sich allerdings nicht sagen, dass der Erfolg dieser neuartigen Schienenverbindung sich den Erwartungen entsprechend gezeigt hat; es sind eben in Anbetracht der durchaus neuen Verhältnisse anfängliche Schwierigkeiten zu überwinden, die einen vollen Erfolg begreiflicherweise hinausschieben. Immerhin ist anzunehmen, dass das Gussverfahren das elektrische Schweissen bald völlig verdrängen wird, da es ein gerade so gutes oder noch besseres Resultat bei geringerem Kostenaufwande ergibt. Wenn sich nicht neue Schwierigkeiten herausstellen, oder die bestehenden sich nicht störender erweisen als bisher, kann man nach den gewonnenen Erfahrungen jetzt schon voraussagen, dass das Schienensystem der Strassenbahnen der Zukunft völlig aus fortlaufenden Schienen bestehen wird. (Mitgetheilt vom Patentbüreau J. Fischer in Wien.)

— Nach einer beim letzten internationalen Eisenbahnkongress vorgenommenen Schätzung der **Dauer der imprägnirten Eisenbahnschwellen** ergibt sich, dass auf freier Strecke kreosotirte Fichtenschwellen 15 Jahre, Eichenschwellen 18 Jahre und Buchenschwellen 20 Jahre dauern, während diese Dauer auf Rangirgeleisen bei kreosotirten Fichtenschwellen nur 5 Jahre, bei Eichenschwellen nur 7 Jahre und bei Buchenschwellen nur 10 Jahre beträgt. Die Kreosotirung verleiht den Schwellen überhaupt die grösste Dauerhaftigkeit; hierauf kommen als beste Imprägnirungsmittel schwefelsaures Zinkoxyd und Zinkchlorid. Die imprägnirten Schwellen leiden weniger durch Fäulniss als durch mechanische Zerstörung am Auflagepunkte der Schienen. Dies zeigt sich beim Vergleich der mit Zinkchlorid getränkten Schwellen der holländischen Bahnen mit denen einiger russischer Bahnen, von welchen die ersteren 15 Jahre, die letzteren dagegen blos 7 Jahre dauern, weil bei denselben keine Schienenstühle verwendet werden und das Einbettungsmaterial thonhaltig ist. Hieraus folgt, dass die Dauer der Schwellen verlängert werden kann durch die Verminderung der am Schienenauflagepunkte wirkenden Kräfte, sei es durch Vergrösserung der Auflagefläche oder durch Vermehrung der Schwellenzahl.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen

Nordwestdeutsch - hessischer Güterverkehr. (Gr. IV/VI.) In dem Gütertarif für den vorgenannten Verkehr vom 1. April 1897 nebst Nachtrag sind die Entfernungen für nachstehend genannte Stationsverbindungen berichtigt worden:

Jossa-Norden	571	km
Nordhausen-Bantin	333	„
Wolkramshausen-Bantin	341	„
Niedersachswerfen = Ilfeld - Bantin	339	„
Sollstedt-Bantin	360	„
Niederorschel-Bantin	369	„
Leinefelde-Bantin	375	„
Nordhausen-Zarrentin	337	„
Niedersachswerfen = Ilfeld - Zarrentin	343	„
Wolkramshausen-Zarrentin	345	„
Sollstedt-Zarrentin	364	„
Niederorschel-Zarrentin	373	„

Cassel, den 10. September 1897. (2051)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Oktober d. J. ab führt die an der Bahnstrecke Wismar - Ludwigslust belegene diesseitige Station Lübstorf die Bezeichnung „Wiligrad". (2052)
Schwerin, den 13. September 1897.
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direktion der königlich ungarischen Staaseisenbahnen sind die auf den dortseitigen Linien bestandenen Verkehrsstörungen gänzlich behoben.
Berlin, den 14. September 1897. (2053)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

4. Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. wird die an der BahnstreckeStolp-DanzigzwischenLauenburg i/Pom. und Gr. Boschpol belegene Haltestelle Goddentow = Lanz, welche gegenwärtig nur dem Personenverkehr dient, auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, sowie Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wird die Haltestelle Goddentow=Lanz in den Gruppentarif I (Eisenbahn - Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.), die Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe, sowie in den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.

Bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen werden der Frachtberechnung die Entfernungen von Lauenburg i/Pom. mit einem Zuschlage von 10 km oder von Gr. Boschpol mit einem Zuschlage von 7 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Danzig, den 10. September 1897. (2054)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. September 1897 wird die bisher zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden, Kleinvieh und Wagenladungsgütern befugte Bahnstation V. Klasse Dorfgütingen auch für den beschränkten Stückgutverkehr — für Stückgüter bis zum Einzelgewicht von höchstens 250 kg — eröffnet.
München, den 15. September 1897. (2055)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr. Auf Seite 22 und 23 des Nachtrages II bezw. Seite 16 des Nachtrages IV sind im Spezialtarif IIb als Ausnahmesätze für Reishülsen, Reisfuttermehl und Reiskleie nachzutragen bei:

Memmingen . . 31,07 Franken pro t
Westerham . . 26,94 „ „ „

Ferner ist nachzutragen auf Seite 21 des Nachtrages II:

747 km Bad Aibling und im Spezialtarif IIb . . 26,34 *) Franken pro t.

*) Nur gültig für Reishülsen, Reisfuttermehl und Reiskleie.

München, im August 1897. (2056)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Gütertarif für die Tarifgruppe VI und Staatsbahn - Wechseltarife mit dieser Gruppe. Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen Niederorschel und Sollstedt neu errichtete Haltestelle Bernterode für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet und in die obengenannten Tarife einbezogen.
Cassel, den 14. September 1897. (2057)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-italienischer Güterverkehr über den Gotthard. Mit Gültigkeit vom 20. September d. J. finden die ausseritalienischen Schnittsätze für Lebensmittel als Eilstückgut auf Seite 22 des niederländisch - italienischen Gütertarifs vom 1. März d. J. auch bei Umkartirungen in Chiasso trs. und Pino trs. ohne Berechnung einer besonderen Umkartirungsgebühr Anwendung.

Für die Umkartirung sind die Bestimmungen unter Ziffer 2a und 2b auf Seite 189 des Tarifs maassgebend.
Köln, den 13. September 1897. (2058)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 werden für diejenigen Sendungen, welche in Memel aufgegeben und nach dem Dangestrange überführt werden, neben der Anschlussfracht von 2,00 *M.*, die im Gütertarif der Gruppe I — Bromberg, Danzig, Königsberg — unter D. IV D auf Seite 24 für den Stationsverkehr vorgesehenen Frachtbeträge erhoben.
Bromberg, den 10. September 1897. (2059)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr der Tarifgruppe V. Nordwestdeutsch - mitteldeutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. September d. J. kommen in den vorgenannten Verkehren Ausnahmefrachtsätze für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände) von Trotha und Lehrte nach Schöningen zur Einführung.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.
Magdeburg, den 15. Septbr. 1897. (2060)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - niederländischer Verband. Am 1. Oktober d. J. tritt zu den Heften 1 bis 4 des Verbands - Gütertarifs der 2. gemeinsame Nachtrag in Kraft, welcher ein neues Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes R (für Düngemittel etc.) enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Elberfeld, den 11. Sept. 1897. (2061)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Aenderung der Tarifbestimmungen über Ueberfuhrgebühren usw. in den Staatsbahn-Gruppentarifen. Die besonderen Bestimmungen der Staatsbahn-Gruppentarife unter II. D. IV. A. erhalten vom 1. Oktober d. J. ab folgende Fassung:

	für	Betrag *M.*
A. Insoweit die Eisenbahn die Ueberführung von Wagen nach und von Privatanschlussgeleisen, Ladebühnen, Speichern usw. übernimmt, richtet sich die Erhebung der Ueberführungsgebühr nach den besonderen Verträgen. Für den Fall der Zustellung oder Abholung von Wagen nach und von Lagerplätzen, auch wenn diese an öffentlichen Ladegeleisen liegen, wird erhoben . . . . . sofern nicht ausnahmsweise in den bestehenden Verträgen etwas anderes bestimmt ist.	jeden Wagen	0,50

Berlin, den 13. September 1897. (2062)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände trs., Theil II vom 20. August 1892. Mit Gültigkeit vom 20. September l. J. wird die Station Heidenheim der württembergischen Staatseisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen in die Ausnahmetarife I und II (Eisenwaaren usw.) der Abtheilung B des Tarifs einbezogen:

km		Ausnahmetarif Nr. I a	I b	I c	II a	II b	II c
		Pfennig für 100 kg					
336	Heidenheim-Passau D. trs.	116	92	77	95	76	63
218	„ -Regensburg D. trs. . . ,	92	72	60	79	61	51
294	„ -Deggendorf D. trs. . . .	115	90	75	97	75	63

München, im September 1897. (2063)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Zu Theil II Heft B (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. November 1894 gelangt mit Gültigkeit vom 1. Oktober Nachtrag IV zur Einführung. (2064)
München, im September 1897.
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. November 1897 werden die im Verkehr von Heidelberg bestehenden Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Cement nach den Stationen Frankfurt a. M., Direktionsbezirke Frankfurt a. M. und der Main-Neckar-Bahn, sowie nach Mainz, Worms und Worms Hafen aufgehoben.
An deren Stelle treten die regelrechten Frachtsätze des Spezialtarifs III. (2065)
Karlsruhe, den 15. September 1897.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d.J. wird die Station Marasesti der rumänischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif No. 3 für Eisen usw. einbezogen. Die zur Einführung gelangenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren. (2066)
Breslau, den 10. September 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Zu dem ab 1. November 1894 gültigen Theil III Heft 2 des Gütertarifes gelangt mit Wirksamkeit vom 1. Oktober l. J. der Nachtrag III zur Einführung.
München, im September 1897. (2067)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn. Zum Gütertarif für den Binnenverkehr vom 1. April 1897 tritt am 1. Oktober d. J. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend neben sonstigen bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife ermässigte Frachtsätze für Ziegeleifabrikate von Stationen der Vareler Nebenbahnen nach Ellenserdammersiel, Varelerhafen usw.
Die letztgenannten Hafenstationen werden durch den Nachtrag als Empfangsstationen auch in den Seehafen-Ausnahmetarif V für Ziegeleifabrikate zur überseeischen Ausfuhr einbezogen.
Näheres ist auf den Stationen, von welchen Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.
Oldenburg, den 13. Sept. 1897. (2068)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Im Nachtrage 2 zum Nord-Ostsee Verbands-Gütertarif sind mit Gültigkeit vom 1. November d. J. die Entfernungen zwischen
Ahrensburg und Hadersleben von 127 auf 227,
Reinfeld und Süderlügum von 107 auf 197
zu berichtigen.
Altona, den 14. September 1897. (2069)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 20. September l. J. werden die Stationen Gundernhausen und Rossdorf bei Darmstadt in den direkten Güterverkehr mit Station Mannheim badische Bahn einbezogen.
Ferner treten in den Ausnahmefrachtsätzen für Güter des Rohstofftarifs, sowie für Steine und Steinkohlen der Station Mannheim mit gewissen linksrheinischen hessischen Stationen Ermässigungen ein.
Nähere Auskunft ertheilt unsere Güterverwaltung Mannheim.
Karlsruhe, 13. September 1897. (2070)
Generaldirektion
der gr. bad. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. September d. J. werden die Stationen Grünthal, Jocketa, Naunhof und Nerchau-Trebsen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.
Ueber die Höhe der bezüglichen Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.
Kattowitz, den 14. Septbr. 1897. (2071)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag I zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April d. J. in Kraft, enthaltend Ausnahme-Frachtsätze von der Station Dahlbusch-Rotthausen unseres Bezirks, sowie nach den Stationen der Hildesheim-Peiner Kreisbahn und der Mühlhausen-Ebeleber Bahn. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 13. September 1897. (2072)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn. In den Gütertarifen der Main-Neckarbahn, des Main-Neckarbahn-hessischen und Frankfurt a/M.-Main-Neckarbahnverkehrs wird mit sofortiger Gültigkeit „der Rohstofftarif" durch Aufnahme folgender Artikel
„Torfstreu und Torfmull und Erze, auch aufbereitete usw. wie im Spezialtarif III genannt", ergänzt.
In dem Tarif des Main-Neckarbahn-pfälzischen Verkehrs finden zunächst nur die erstgenannten Artikel Aufnahme.
Darmstadt, den 9. Septbr. 1897. (2073)
Im Namen der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Zu dem ab 1. August 1894 gültigen Theil III Heft 1 gelangt mit Wirksamkeit vom 1. Oktober l. J. der Nachtrag IV zur Einführung.
München, im September 1897. (2074)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages VI zum Tarif, Theil II. Mit 1. Oktober 1897 tritt der Nachtrag VI zu dem vom 1. Januar 1894 gültigen Tarif, Theil II für den böhmisch-tiroler Eisenbahnverband in Kraft.
Dieser Nachtrag enthält:
Aufnahme der Station Lieben (St.E.G.) und Lieben (Oe. N. W. B.) in die allgemeinen Tarife.
Aufnahme der Station Zditz in den Ausnahmetarif Nr. 7.
Einbeziehung weiterer Artikel in den Ausnahmetarif Nr. 23.
Neuen Ausnahmetarif Nr. 25.
Neuen Ausnahmetarif Nr. 26.
Reexpeditions-Begünstigung für Zucker.
Ergänzungen des Haupttarifes.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 20 Heller bezw. 20 ₰ pro Stück käuflich zu beziehen.
Wien, am 14. September 1897. (2075)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Triest-Fiume-norddeutscher Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages III zu Theil II des Verbands-Gütertarifes. Mit 1. Oktober 1897 tritt zum Gütertarife Theil II des Triest-Fiume-norddeutschen Eisenbahnverbandes der Nachtrag III (enthaltend die Neuauflage der Tariftabellen) in Kraft.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 35 ₰ erhältlich.
Wien, am 12. September 1897. (2076)
Die k. k. priv. österr. Südbahngesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages III zu Tarif-Theil II, Heft 4. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1897 tritt zu dem im obbezeichneten Eisenbahnverbande vom 1. Dezember 1893 bestehenden Tarifhefte 4 des Theiles II der Nachtrag III in Kraft.
Derselbe enthält:
I. Aenderung des Titelblattes des Haupttarifes und der Nachträge I und II,
II. anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke Elberfeld, Frankfurt a/M. und Köln,
III. Schliessung der Station Köln-Thürmchen,
IV. Einbeziehung der Station Budapest-Angyalföld in den Tarif,
V. Einbeziehung der Station Pozsony-dynamitgyár in den Tarif,
VI. Einbeziehung der Station Remscheid-Bliedinghausen in den Tarif,
VII. Einbeziehung der Station Köln-Bonnthor in den Tarif,
VIII. Einbeziehung von Stationen in den Klassenguttarif,
IX. Einbeziehung der Station Nagy-Szt. Miklós in den Ausnahmetarif 7 (Eier etc.),
X. Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif 12 (Eisen etc.),
XI. neuer Ausnahmetarif 17 (Dachschiefer),
XII. Einbeziehung der Station Nagy-Káta in den Ausnahmetarif 20 (Weintrauben etc. als Eilgut),
XIII. Einbeziehung der Station Nagy-Szt. Miklós in den Ausnahmetarif 22 (frisches Obst etc. als Wagenladungsgut),
XIV. neuer Ausnahmetarif 29 (Benzin),
XV. neuer Ausnahmetarif 30 (Möbel aus gebogenem Holz),
XVI. Berichtigungen,
XVII. Aenderung von Stationsnamen.
Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen, welche durch diesen Nachtrag herbeigeführt werden, treten jedoch erst am 15. November 1897 in Kraft.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen zum Preise von 20 ₰ oder 20 Hellern pro Stück erhältlich.
Wien, am 14. September 1897. (2077)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-österreichischer Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Tarifs, Theil II, Heft 4. Mit Gültigkeit vom 1. November 1897 tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 4, enthaltend einen Ausnahmetarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Oelkuchen und Oelkuchenmehl bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, dann leeren, gebrauchten Säcken in jedem Gewichte, im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bu-

kowina), dann der Station Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der in Schlesien, Mähren, Böhmen und Niederösterreich gelegenen Eisenbahnen andererseits in Kraft.

Mit dem Tage der Einführung dieses Tarifes wird das vom 1. Juni 1893 gültige Tarifheft 4 des Ost-Nordwest-österr. Eisenbahnverbands sammt Nachtrag I aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifs sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 2 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. September 1897. (2078)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich - Lindau - Vorarlberger Eisenbahnverband. (Ausgabe des Nachtrags III zum Tarif-Theil I des Nachtrags II zum Theil II, Heft 1 und des Nachtrags II zum Theil II Heft 2.) Am 1. Oktober 1897 und rücksichtlich des Nachtrags III zum Tarif-Theil I, sofern Tariferhöhungen in Frage kommen ab 15. November 1897, treten in Wirksamkeit:

a) Nachtrag III zum Tarif-Theil I vom 1. März 1896, enthaltend Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen der Güterklassifikation;

b) Nachtrag II zum Theil II Heft 1 vom 1. März 1896, enthaltend u. a. die Aufnahme der Stationen Königshof-Geleisanlage und Stupno-Bras mit Frachtsätzen für die allgemeinen und Ausnahmetarife, die Einbeziehung der Station Pilsen-Skodawerke, die Aufnahme der Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn mit Frachtsätzen für Schnittholz, endlich Aenderungen und Berichtigungen;

c) Nachtrag II zum Theil II Heft 2 vom 1. März 1896, enthaltend die Aufnahme der Station Floridsdorf mit Frachtsätzen für die allgemeinen Tarife, der Station Grussbach-Schönau mit Frachtsätzen für den Ausnahmetarif Nr. 21 C (für Zucker) und der Station Teschen Ks. Od. E. in die Ausnahmetarife Nr. 24 und 29 für Möbel, dann die Erweiterung des Ausnahmetarifs Nr. 25 für Petroleum durch Aufnahme von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der K. F. Nordbahn, endlich einen Anhang mit Frachtsätzen für bestimmte Artikel und Relationen, weiter sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Exemplare der Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen, sowie in den betheiligten Stationen, u. zw. des Nachtrags III zum Theil I zum Preise von 10 Hellern, des Nachtrags II zum Theil II Heft 1 und 2 zum Preise von je 40 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. September 1897. (2079)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mecklenburg-pommersche Schmalspurbahnen. Mit dem heutigen Tage tritt zu unserem Binnentarif für die Beförderung von Gütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. Dezember 1896 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Tariftabellen, welche behördlich genehmigt sind.

Nähere Auskunft ertheilen die unterzeichnete Direktion und die Stationen.

Friedland i/Mecklb., 15. September 1897.
Direktion. (2080)

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch - russischer Personenverkehr. Vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1897 werden die für die Benutzung der Kurirzüge auf den russischen Südwestbahnen zwischen Kiew und Odessa einerseits und Brest andererseits zur Zeit im Wege von Zuschlagskarten erhobenen Mehrbeträge in die direkten Fahrpreise eingestellt und kommen die besonderen Zuschlagskarten in Fortfall.

Die Fahrpreise betragen vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1897:

für alle Züge				
in Tariftabelle II ab Schnittpunkt Grajewo	für Erwachsene		für Kinder	
	I. Kl. R.	II. Kl. R.	I. Kl. R.	II. Kl. R.
nach Kiew . .	21,00	12,60	5,25	3,15
„ Odessa .	26,50	15,90	6,63	3,98
in Tariftabelle IV ab und bis Schnittpunkt Alexandrowo nach und von:				
Kiew a. . . .	25,88	15,54	6,47	3,89
„ b. . . .	28,33	16,99	7,09	4,26
Odessa a . . .	30,88	18,54	7,72	4,64
„ b . . .	32,83	19,69	8,21	4,93
in Tariftabelle VII bis Schnittpunkt Prostken (Saltzwedell)				
von Kiew c .	21,00	12,60	5,25	3,15
„ Odessa c .	26,50	15,90	6,63	3,98

Bromberg, den 14. Septbr. 1897. (2081)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung des deutsch-russischen Eisenbahnverbands.

---

6. Verdingungen.

Verdingung. Die Anfertigung und Lieferung von 500 Stück Wagendecken soll in 3 Loosen vergeben werden.

Zur Abgabe des Angebots sind die aufgestellten Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Lieferungsbedingungen und Zeichnung im diesseitigen Büreau (Zimmer Nr. 2) zur Einsicht ausliegen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ. in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden können.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung von Wagendecken“

versehen, zu dem auf Montag, den 27. September d. J., Vormittags 11 Uhr, anberaumten Eröffnungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 11. Oktober d. J.

Stendal, den 11. September 1897. (2082)
Königl. Eisenbahn-Werkstätten-inspektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im Bereiche der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten Werkstattsmaterialien-Abgänge wird auf den 6. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer Nr. 63 der unterzeichneten Direktion Termin anberaumt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau Zimmer Nr. 4 zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ. in baar portopflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis zum 27. Oktober d. J.

Kattowitz, den 11. Sept. 1897. (2083)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 74. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 22. September 1897.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 22. September 1897.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Inhalt:

Die Papiertariffrage.

Während früher oft die Ansicht laut wurde, dass der Verbrauch von Seife den Kulturgrad eines Volkes bestimme, haben sich in neuerer Zeit mehrere andere Gradmesser in den Vordergrund gedrängt, um der Bildung und den Fortschritten der Menschheit das unvermeidliche Schlagwort zu bieten. Je nachdem man das zu Ende gehende Jahrhundert als das eiserne oder das papierene zu bezeichnen geneigt ist, werden Roheisen oder Papier als Kulturmesser angeführt. Wir wollen nicht untersuchen, welchem dieser Begriffe schliesslich die Palme zufallen wird, sondern beabsichtigen nur, uns im wesentlichen mit dem Papiere zu beschäftigen — mit dem Papiere, jenem gewaltigen Kulturträger, der an Bedeutung tagtäglich zunimmt, der, wie die Eisenbahn die Masse, den Gedanken mobilisirt, und dessen welterobernde Vordrängen noch keineswegs zum Abschluss gelangt ist.

Welche eminente wirthschaftliche Rolle die Papier- und Pappenfabrikation speziell für die Eisenbahnen Deutschlands spielt, ist unschwer daraus zu erkennen, dass die Jahresproduktion Deutschlands allein nach Schätzung etwa 600 000 t ausmacht und dass ein grosser Theil der alten und neuen Welt noch heute auf den Bezug deutschen Fabrikates angewiesen ist.

Für Herstellung jener 600 000 t Papier und Pappe sind etwa 1 200 000 t Rohmaterial — Holzstoff, Holzzellstoff, Lumpen, Chemikalien usw. — erforderlich und vielleicht 1 000 000 t Kohle, so dass sich für die deutschen Eisenbahnen zusammen ein ungefähres Transportquantum von 2 800 000 t — das sind 280 000 Doppelladungen — jährlich ergibt, welches der Papier- und Pappenfabrikation zu verdanken ist.

Schreib-, Druck- und Packpapier sind die grossen Gattungsbegriffe, mit denen die Eisenbahn tarifarisch zu rechnen hat, ausserdem kommen fabrikationsmässig die verschiedensten Unterarten in Betracht, denen sich zahlreiche Spezialsorten als Phantasie-, Glanz-, Glacee-, Luxus-, Tapeten- und chemische Papiere anreihen.

Bei der enormen finanziellen Wichtigkeit, welche der Papiertransport für die Eisenbahnen hat, liegt es natürlich im ausgesprochensten Interesse der Bahnverwaltungen, hinsicht-

lich der Tarifirung das Richtige zu treffen, m. a. W. die einzelnen Papiersorten so zu tarifiren, wie dies dem Werthe und der volkswirthschaftlichen Bedeutung der verschiedenen Spezies entspricht, und auch die Papierfabrikation hat ohne Zweifel einen voll berechtigten Anspruch darauf, dass nicht durch eine einseitige Bevorzugung gewisser Sorten eine ungerechtfertigte Verschiebung der natürlichen Fabrikations- und Konsumverhältnisse eintrete.

Leider bietet aber gerade der Papiertarif in mehreren Hinsichten Grund zu berechtigten Ausstellungen — für die Eisenbahnverwaltungen, weil die Unklarheit und Unkontrolirbarkeit der bestehenden Tarifunterschiede einen wirksamen Schutz gegen Frachthinterziehungen unmöglich macht, für die Papiermacher, weil gewisse geringwerthige Fabrikate mehr Fracht zu zahlen haben als andere höherwerthige Artikel derselben Branche — lediglich deshalb, weil die Werthunterschiede, welche dem bestehenden Tarifirungssystem zu Grunde gelegt sind, jetzt schlechterdings nicht mehr zutreffen.

Für die Entwickelung der Tariffrage im allgemeinen bieten die Verhandlungen der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen einen zuverlässigen Nachweis.

In Deutschland richtet sich die Tarifirung der Güter im allgemeinen nach dem Werthe, der volkswirthschaftlichen Bedeutung und dem Volumen (spezifischen Gewichte) der Beförderungsgegenstände. Dieses Prinzip führt mit Nothwendigkeit zu einer Klassifikation der Güter mit Abstufung der Frachtsätze, dergestalt, dass hochwerthige Waaren der allgemeinen Wagenladungsklasse, minderwerthigere dagegen den mit ermässigten Frachtsätzen ausgestatteten Spezialtarifen (I—III) zugewiesen werden.

In diesen Spezialtarifen sind freilich auch Güter verzeichnet, deren Werth denjenigen ihrer Umgebung mehr oder weniger übersteigt. Diese von dem Werthprinzipe anscheinend abweichende Tarifirung ist u. a. zu bemerken bei den sogenannten sperrigen Gütern sowie bei Ausfuhrgut. Bei den sperrigen Gütern soll die Schwierigkeit, das Ladegewicht eines Wagens auszunutzen, durch die Verwilligung eines ermässigten Tarifs nach Thunlichkeit gemildert werden; bei Ausfuhrgut bedarf die Verbilligung der Fracht vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus keiner besonderen Begründung. Dagegen würde es schwer sein, bei manchen anderen Gütern in einwandfreier Weise nachzuweisen, warum sie der Wohlthat eines Spezialtarifs theilhaftig geworden sind oder aber weshalb sie nicht in die Spezialtarife eingereiht wurden. Indessen kann auch in diesen Fällen nicht ohne weiteres der Vorwurf der Inkonsequenz erhoben werden, da — abgesehen von der Schwierigkeit, welche die Klassifizirung an sich bietet — die Begriffe darüber, was unter dem oder jenem Artikel zu verstehen, während der Herrschaft des Tarifs mannigfach wechseln, und die Fortschritte der Industrie vielfach schneller sich vollziehen, als die Verwirklichung der Absicht, den Tarif mit den Ansprüchen des Verkehrs stets in Uebereinstimmung zu halten. Unter die Güter, deren Tarifirung hiernach anfechtbar erscheint, fällt bis zu einem gewissen Grade auch das Papier, dessen tarifarische Behandlung den Eisenbahnen bisher wohl die grössten Schwierigkeiten gemacht hat, ohne dass es gelungen wäre, den Ansprüchen der betheiligten Industrie voll gerecht zu werden.

Die für die vorliegende Abhandlung in Betracht kommende früheste Tarifirung von Papier versetzte

„Packpapier aller Art und Strohpackpapier, auch geklebte Düten, in verschnürten Packen oder Ballen“

in den Spezialtarif I, während alle anderen Papiersorten bei Aufgabe in Wagenladungen der allgemeinen Wagenladungsklasse zugewiesen waren.

Man wird durch die Preisverzeichnisse der Papierfabriken unschwer belehrt, dass infolge der allgemeinen Fassung obiger Tarifbestimmung zum Theil gerade die werthvollsten Papiere — soweit sie als Packpapier zu betrachten — des Spezialtarifs I theilhaftig werden mussten, während für andere billigere Papiersorten, insbesondere gewisse Druck- und Tapetenpapiere, die allgemeine Wagenladungsklasse anzuwenden war. Die Erkenntniss dieses Uebelstandes führte zunächst zu der Ueberzeugung, dass zu einer tarifarischen Begünstigung der theueren Papiersorten — auch wenn sie als Packpapier zu betrachten — keinerlei Bedürfniss vorliege, dass aber andererseits auch der nach Lage der Sache bequemste Ausweg, alle Papiere ohne Ausnahme der höchsten Wagenladungsklasse zuzuweisen, als zu weitgehend, nicht beschritten werden könne.

Um nun wenigstens das feinere Packpapier den Schreib- und Druckpapieren tarifarisch gleichzustellen, entschloss sich die ständige Tarifkommission und demgemäss auch die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen zu der folgenden Fassung des Spezialtarifs I:

„Packpapier, grobes, und Strohpackpapier, auch geklebte Düten, in verschnürten Packen oder Ballen.“

Die Tarifkommission gab sich dabei der Erwartung hin, dass die nöthige Unterscheidung zwischen groben und feinem Packpapier in der Regel sowohl dem Absender als auch dem Expeditionsbeamten möglich sein werde.

Diese Erwartung traf jedoch nicht ein. Die Erfahrungen gaben vielmehr sehr bald an die Hand, dass die anderweite Nomenklatur die mannigfachsten Zweifel und Unzuträglichkeiten zur Folge hatte, weil die gewählte Fassung die erforderliche Klarheit und Bestimmtheit vermissen liess. Der Begriff „Packpapier“ war kein festbegrenzter und es fehlte ein bestimmtes, auch dem Laien erkennbares Unterscheidungsmerkmal für grobes und feines Packpapier. Bei dem stetigen Fortschreiten der Industrie unterliegt natürlich die Herstellungsweise und damit auch das Aussehen des Papieres vielfachem Wechsel, ganz abgesehen davon, dass sich der Werth des Papieres — und demgemäss auch seine spezielle Bezeichnung — ganz vorzugsweise mit nach der Beschaffenheit des verwendeten Stoffes richtet und diese für den Laien nur in den seltensten Fällen erkennbar ist. Die Vervollkommnung der Maschinen brachte es mit sich, dass der ältere Begriff des „Groben“, der zumeist auf dem äusseren Ansehen, der rauhen Oberfläche und schlechten Bearbeitung des Fabrikates beruhte, mehr und mehr schwand. Die Packpapiere erhielten ein bestechendes Aeussere, obwohl sie keinerlei Zurichtung (Appretur) oder Glättung (Satinage) erfuhren. Ihr geringerer Werth und ihre Beizählung zu den groben Packpapieren rechtfertigte sich deshalb nur durch die Natur der verwendeten Stoffe, namentlich durch den überwiegenden Gehalt an Strohstoff.

Es war ganz natürlich, dass unter diesen Umständen eine Abänderung der oben angegebenen Tarifbestimmung geboten war und dass zu diesem Zwecke von verschiedenen Seiten Verbesserungsvorschläge gemacht wurden. So sollte nach der einen Ansicht das Eigenschaftswort „grob“ durch „ungeglättet“ ersetzt werden. Dieser Vorschlag wurde indessen wieder fallen gelassen, nachdem festgestellt worden, dass die Glättung — welche zwar das Aussehen des Papieres begünstigt, auf die innere Beschaffenheit aber ohne Einfluss ist — den Werth des Papieres nur unwesentlich (um etwa 3 %) erhöht. Auch andere Vorschläge für eine Definition des Begriffes „grobes Packpapier“ hatten ein negatives Ergebniss und schienen die von mancher Seite vertretene Meinung, dass ein in allen Fällen zutreffendes Merkmal überhaupt nicht zu finden sei, zu rechtfertigen. Man gelangte deshalb schliesslich — um eine alle Interessen befriedigende Lösung zu ermöglichen und die hervorgetretenen Unstimmigkeiten ein für allemal zu beseitigen — zu dem radikalen Vorschlage, alle Papiere ohne Ausnahme entweder in die allgemeine Wagenladungsklasse oder in den Spezialtarif I zu versetzen. Auch dieser Vorschlag stiess indess auf Bedenken materieller und wirthschaftlicher Art und wurde deshalb fallen gelassen. Das Brennende der vorliegenden Frage wurde indessen damit nicht beseitigt. Auch ein von anderer

Seite gemachter Vorschlag führte leider nicht zum Ziele; derselbe ging dahin:

„Papier, unverpackt, oder nur verschnürt und derart eingeschlagen, dass die Stirnseiten frei von Emballage sind“

in den Spezialtarif I zu verweisen, alles andere Papier dagegen nach der allgemeinen Wagenladungsklasse zu vernehmen.

Zur Begründung dieses Antrags wurde folgendes angeführt:

Die vorgeschlagene Fassung des Tarifs sei einfach; sie beschränke die für Gewährung des Spezialtarifs I nöthigen Voraussetzungen auf das äusserste Maass. Die wirklich guten und feinen Papiersorten würden auch bei Annahme des Vorschlags schwerlich ohne Verpackung dem Eisenbahntransporte und den bei der Ein- und Ausladung möglichen Zufälligkeiten anvertraut werden. Eine theilweise Ermässigung der Fracht entspreche auch den Preisverhältnissen und der unter der Herrschaft der maassgebenden Tarifposition eingetretenen Werthabminderung.

Trotz der warmen Befürwortung, welche dieser letzterwähnte Vorschlag in den Kreisen der deutschen Papierindustrie fand und obwohl von einer anderen Seite noch eine Erleichterung dahin empfohlen wurde, dass die Umhüllung der Papiersendungen mit losen Brettern oder Leisten, welche mit Stricken oder eisernen Reifen zusammengehalten werden, die Anwendung des Spezialtarifs nicht ausschliessen solle, konnte sich die Mehrheit der ständigen Tarifkommission und des dieser beigeordneten Verkehrsausschusses nicht dazu entschliessen, den Antrag anzunehmen — vielleicht weniger wegen prinzipieller Bedenken als wegen gewisser Interessen und Gegensätze, die hinsichtlich der einzelnen deutschen Produktionsgebiete hervortraten.

Die einzelnen Phasen der sich hieran knüpfenden weiteren Verhandlungen über die Frage brauchen hier nicht spezieller wiedergegeben zu werden, weil in ihnen wesentlich neue Gesichtspunkte nicht auftauchten. Doch ist aus diesen Verhandlungen im Jahre 1889 eine anderweite Fassung der betreffenden Tarifbestimmung hervorgegangen, die nachstehend zugleich unter Berücksichtigung einer später beschlossenen, formellen Aenderung wiedergegeben wird:

Papiere:

1. P a c k p a p i e r, folgendes: Strohpapier, Schranzpapier, Holzstoffpapier, Speltpapier, Zuckerpapier, Hülsenpapier, Bastpapier, auch die aus diesen Papieren gefertigten Düten;
2. farbiges Tapetenpapier aus ungebleichten Rohstoffen;
3. Dachdeckpapier;
4. Papier aller Art im Falle der Ausfuhr, ausgenommen mit anderen Stoffen überzogenes oder getränktes Papier (Glas-, Sand-, Schmirgel-, Fliegenpapier u. dergl.), bei welchen diese Stoffe die wesentlichen Bestandtheile bilden.

Wie man sieht, spielen bei dieser Fassung die Zweckbestimmung und der Grundstoff eine ausschlaggebende Rolle. Ob die neue Tarifbestimmung genügend klar und geeignet sei, die vorhandenen Interessengegensätze zu versöhnen, wird in den nachfolgenden Bemerkungen zu beantworten versucht werden.

Die 1. Unterabtheilung handelt von Packpapier. Was wird hierunter verstanden? An sich doch nur solches Papier, das für Packzwecke nicht nur hergestellt wird, das also seiner Form und Zurichtung nach dem Begriffe Packpapier entspricht, und das thatsächlich auch zu Packzwecken verwendet wird. Nun können aber einerseits zum Packen auch andere Papiere, als die ursprünglich hierzu bestimmten, verwendet werden und andererseits kommen vielfach Papiersorten vor, die s o w o h l zum Packen, wie auch zu anderen Zwecken, z. B. für Druckerzwecke, Verwendung finden. Ueber die in dieser Beziehung vorhandenen Zweifel hilft nun zwar eine von der grossherzoglich badischen Verwaltung herbeigeführte, aber nicht im Tarife zum Ausdruck gebrachte Deklaration theilweise hinweg, wonach zum Spezialtarif I abzufertigen sind alle Sendungen von Strohpackpapier, Schranzpackpapier, Holzstoffpackpapier, Speltpapier und von denjenigen Papiersorten, welche für die Einhüllung von Zucker in Broden hergestellt und in der Regel verwendet werden, o h n e R ü c k s i c h t d a r a u f, o b d i e e i n z e l n e S e n d u n g t h a t s ä c h l i c h z u P a c k z w e c k e n b e z w. z u r F a b r i k a t i o n v o n D ü t e n V e r w e n d u n g f i n d e t o d e r o b e i n e a n d e r e V e r w e n d u n g m ö g l i c h o d e r f e s t g e s t e l l t i s t. Bedenklich ist zweifellos, dass diese an sich gewiss sehr berechtigte Deklaration mit dem Wortlaute des Tarifs nicht in Uebereinstimmung steht und dass die Abfertigungsstellen thatsächlich von jener Deklaration nicht immer genügend unterrichtet sind. Von einer Einheitlichkeit in der Anwendung des Tarifs kann mithin zur Zeit keine Rede sein; dies um so weniger, als im Publikum vielfach die Meinung vertreten ist, dass die blosse Deklaration Strohpapier, Schranzpapier, Holzstoffpapier usw. die Eisenbahn zur Anwendung des Spezialtarifs I verpflichte, weil nach der Fassung des Tarifs alle diese Papiere ohne weiteres als Packpapier anzusehen seien.

Nach dieser — also irrigen — Ansicht sei dieser Tarif auch anzuwenden, wenn Papiere der hier angegebenen Art versendet werden:

an B u c h d r u c k e r e i e n, weil diese auch Packpapier brauchen und der Beweis, dass ein Theil desselben zu anderen Zwecken verwendet worden sei, nicht erbracht werden könne;

an P a p i e r h a n d l u n g e n oder Spediteure, gleichviel ob diese das „Packpapier“ zu anderen Zwecken weiter verkaufen oder versenden;

an B u c h b i n d e r usw. zur Beklebung von Kartons oder Ausklebung von Cigarrenkisten;

an B u n t p a p i e r f a b r i k e n, gleichviel ob diese das von ihnen bezogene Packpapier unmittelbar zu Packzwecken verwenden oder es zum Zwecke der Verpackung von Cichorien, Chokolade, Spitzen, Kleiderstoffen usw. veredeln.

In allen diesen Fällen wird ein gewissenhafter Fabrikant oder Güterexpedient bei der jetzigen Fassung des Tarifs den Stachel des Zweifels über die zutreffende Tarifirung empfinden, und es wird gewiss nicht selten vorkommen, dass ein und dieselbe Papiersorte je nach der tarifarischen Veranlagung des Versenders oder Spediteurs in der Fracht verschieden eingeschätzt wird. Insbesondere gibt der an letzter Stelle angeführte Fall zu denken. Das an eine Buntpapierfabrik adressirte Papier wird vermuthlich zur Herstellung farbigen Papieres, primo loco also nicht zu Packzwecken verwendet und darf demgemäss nicht nach dem Tarife für Packpapier vernommen werden. Wohl aber hat dieser Tarif Anwendung zu finden auf das von der Buntpapierfabrik zu Packzwecken hergestellte und versendete Papier. Das veredelte (gestrichene) und daher höherwerthige Papier wird demnach tarifarisch günstiger behandelt, als das Rohmaterial.

Diese Bemerkungen genügen zu dem Beweise, dass die namentliche Aufführung aller Papiersorten, welche die Eisenbahn in der Fracht zu begünstigen gedenkt, nicht in allen Fällen zu dem gewollten Ziele führt und dass insbesondere die Voraussetzung eines gewissen Verwendungszweckes schlechterdings nicht ausreicht, die richtige Anwendung des Tarifs zu sichern und Missbrauch auszuschliessen.

Weitere Schwierigkeiten in der Anwendung der in Rede stehenden Tarifbestimmung bestehen in der Beschränkung des Tarifs auf Papiere aus Stroh, Schranz, Holzstoff, Spelt und Bast.

Manche Versender gehen davon aus, dass auch Papiere aus Strohstoff oder Holzzellstoff des Spezialtarifs I theilhaftig sein müssen, schon weil der Tarif für Strohstoff, Strohzellstoff, Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) gleichfalls ein gemeinsamer ist. Thatsächlich gehört nur das direkt aus Stroh oder aus Holzschliff hergestellte Packpapier dem Spezialtarif I an. Weiter herrscht Zweifel darüber, ob die angeführten Grundstoffe untereinander vermischt werden dürfen und ob ihnen je nach den Anforderungen der Fabrikation Theile von Lumpen

oder Cellulose bezw. Strohzellstoff zugesetzt werden können. Es ist Thatsache, dass selbst der Fachmann oft nicht in der Lage ist, die Grenzen zwischen den einzelnen Sorten so scharf zu unterscheiden, dass eine unrichtige Inhaltsangabe festgestellt werden kann. Wo bleibt da der Güterexpedient in seinem Bestreben, seine Verwaltung vor Schaden zu bewahren, ohne berechtigte Interessen des Publikums zu verletzen, insbesondere den verschiedenartigen Bezeichnungen einer und derselben Papiersorte gegenüber?

Wenn man aber auch eine bestimmte Grenze für das Mischungsverhältniss, also auch den Prozentsatz der Beimischung anderer Stoffe festsetzen wollte, so würde sich doch, wie bereits erwähnt, eine Kontrole hierüber nur sehr schwer durchführen lassen. Jedenfalls würde eine chemische oder mikroskopische Prüfung der einzelnen Papiersorten nicht nur bei der Eisenbahn auf Schwierigkeiten stossen. Andererseits wird sich aber auch die Eisenbahn den Anforderungen der Papiermacher nicht verschliessen können, einen gewissen Zusatz von Lumpen oder Holzzellstoff zuzulassen, da gegenwärtig nahezu k e i n Papier in Deutschland fabrizirt wird, dem nicht ein, wenn auch geringer Prozentsatz von diesen Artikeln im Interesse grösserer Haltbarkeit des Fabrikates zugesetzt ist, ohne dass der Handelswerth der betr. Papiersorte hierdurch wesentlich erhöht würde.

Diese Umstände und die schwerwiegende Thatsache, dass dermalen sehr theuere Packpapiere (bis zu 150 *M.* für 100 kg) dem Spezialtarif I angehören, minderwerthigere Papiere gleichen Ursprunges (z. B. Druckpapier mit einem Preise von 19 *M.* für 100 kg) dagegen der höheren Tarifklasse angehören, machen es klar, dass im Interesse der Zweckmässigkeit und Billigkeit der Verwendungszweck bei Papier aus dem Tarife entfernt und durch einen anderen Maassstab ersetzt werden möchte. Unseres Erachtens könnte dieser Maassstab nach dem hier Ausgeführten nur im W e r t h v e r h ä l t n i s s e gefunden werden. Freilich stösst auch die hierauf gerichtete Forderung auf gewisse Schwierigkeiten, denn es geht nicht an, die Anwendung einer gewissen Tarifklasse etwa von der Werthangabe im Frachtbriefe abhängig zu machen, weil dies Bedenken in geschäftlicher und moralischer Hinsicht zur Folge haben müsste. Man wird aber, wenn sich nicht noch ein anderer zuverlässigerer Ausweg finden sollte, davon ausgehen können, dass sich der Werth speziell des Papieres mit ziemlicher Sicherheit i n d e m M a n g e l o d e r i n d e m V o r h a n d e n s e i n b e z w. i n d e r S o r g f a l t d e r V e r p a c k u n g a u s d r ü c k t. Wenn dies auch nicht für alle Fälle zutreffend sein mag, so wird diese Lösung der Papiertariffrage doch den Vortheil haben, dass sie klar ist und den Abfertigungsstellen keine Schwierigkeiten bietet, auch gerecht wirkt und vor allem die ungleichmässige Handhabung des Tarifs zum Schaden einzelner hintanhält. Die bei den früheren Verhandlungen befürchteten Verschiebungen der Produktions- und Absatzverhältnisse werden sich bei einer derartigen Aenderung des Tarifs schwerlich einstellen. Sollten sich indessen wider Erwarten diese Befürchtungen zum Theil bewahrheiten, so dürfte dies nur in ganz vereinzelten Fällen zutreffen und die eventuellen Nachtheile keinesfalls so schwerwiegend sein, als die Vortheile, die mit einer g l e i c h m ä s s i g e n e i n h e i t l i c h e n H a n d h a b u n g des Tarifs verbunden sind. Die Schwierigkeit in der Anwendung des gegenwärtig noch gültigen Tarifs hat zweifellos vielfach zu bedenklichen Ungleichheiten geführt, die vielleicht von einem Theile der Papiermacher in mehr oder minder illegaler Weise ausgenutzt worden sind und zwar zum Schaden derjenigen Interessenten, welche in der Auslegung der betreffenden Tarifbestimmungen gewissenhaft zu Werke gingen.

Abgesehen hiervon wird auch die Eisenbahn von dem jetzigen Zustand schwerlich Vortheil gezogen haben, so dass ihr voraussichtlich durch die Verwilligung des Spezialtarifs I auch für gewisse Papiersorten, die bisher höher tarifirt wurden, wahrscheinlich gar kein oder nur ein geringes Opfer erwachsen wird. Wir halten es ferner nicht für ausgeschlossen, dass die Verbilligung der Fracht für geringwerthiges Papier zu einer Erhöhung der Eisenbahnverfrachtung führen würde und dass speziell auch gewisse Sendungen, die gegenwärtig den Wasserweg benutzen, für die Eisenbahn gewonnen werden können.

Diesen Ausführungen ist nur noch hinzuzufügen, dass das Schicksal des Papieres von demjenigen der Pappe nicht wird getrennt werden können, da sich diese beiden Artikel sehr nahe stehen und zumeist aus denselben Grundstoffen hervorgehen. Die Uebelstände in der Handhabung des Tarifs für Papier machen sich auch bei Pappe fühlbar. Die anderweite Tarifirung von Tapetenpapier und Dachdeckpapier wird sich mit der anzustrebenden neuen Tarifbestimmung für Papier wohl unschwer vereinigen lassen.

Diese Abhandlung erhebt keineswegs den Anspruch auf eine erschöpfende Darstellung der Papiertariffrage; sie soll nur dazu dienen, diese Frage anderweit zu beleuchten und es wäre freudig zu begrüssen, wenn sie Veranlassung geben sollte, dass auch von anderer Seite — speziell auch seitens der Papiermacher selbst — brauchbare Vorschläge für eine anderweite Gestaltung der Papiertarifirung eröffnet würden.

Jedenfalls wäre es im Interesse der Eisenbahnen wie in demjenigen der Papiermacher gleichmässig erwünscht, wenn den Unklarheiten und Wirrnissen in der Papiertarifirung ein baldiges Ende gemacht werden könnte.

Dass die Eisenbahnverwaltungen zu diesem Zwecke Opfer zu bringen haben würden, ist wohl klar, doch dürfte anzunehmen sein, dass man zu solchen Opfern bereit sein wird, wenn eine befriedigende Lösung der Frage auf diesem Wege ermöglicht werden kann. Hierzu gehört allerdings auch, dass sich die Papiermacher selbst bei ihren Forderungen auf das wirklich Erreichbare beschränken und den Eisenbahnen nicht Opfer zumuthen, die aus wohlerwogenen finanziellen Gründen und wegen zu erwartender Berufungen zu Gunsten anderer, gleichwerthiger Artikel nicht übernommen werden können.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

E i s e n b a h n - D i r e k t i o n s b e z i r k D a n z i g. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Stolp-Danzig zwischen Lauenburg i/Pom. und Gr.-Boschpol belegene Haltestelle G o d d e n t o w = L a n z, welche gegenwärtig nur dem Personenverkehr dient, auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen sowie Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Goddentow=Lanz liegt von Lauenburg i/Pom. 9,3 km und von Gr.-Boschpol 6,9 km entfernt.

E i s e n b a h n - D i r e k t i o n s b e z i r k E r f u r t. Die an der Bahnlinie Zeitz - Camburg gelegenen Haltestellen O s t e r f e l d Reg.-Bez. Merseburg, und D r o y s s i g werden am 1. Oktober d. J. auch für den Güterverkehr eröffnet werden. Dieselben erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Die Annahme und Auslieferung von grösseren Fahrzeugen (Lokomobilen, Künstler- und Möbelwagen, Dreschmaschinen und dergl.) sowie von Sprengstoffen und die Beförderung von Privatdepeschen ist ausgeschlossen.

E i s e n b a h n - D i r e k t i o n s b e z i r k E s s e n. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Strecke Gelsenkirchen - Kray Nord gelegene, seither nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle D a h l b u s c h auch für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Eil- und Frachtgütern (Stückgut und Wagenladungen) eröffnet werden. Von dem gleichen Zeitpunkte ab erhält die Haltestelle die anderweite Bezeichnung Dahlbusch=Rotthausen. Die Entfernungen für Dahlbusch-Rotthausen betragen nach Gelsenkirchen 1,9 km, nach Kray Nord 2,8 km.

K ö n i g l i c h u n g a r i s c h e S t a a t s e i s e n b a h n e n. Die an der Máramaros=Sziget-Szigetkamara-Nagybocskó-Kisbocskóer und Szigetkamara-Szlatinaer Lokalbahn gelegene Station S z i g e t k a m a r a, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungs - Frachtgutverkehr gedient hat, wird am

25. d. Mts. auch für den Eil- und Frachten-Stückgutverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Die an der Berliner Ringbahn gelegene Station Friedrichsberg erhält vom 1. Oktober d. J. ab die Bezeichnung Frankfurter Allee.

Grossherzoglich mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Vom 1. Oktober d. J. ab führt die an der Bahnstrecke Wismar-Ludwiglust belegene Station Lübstorf die Bezeichnung Wiligrad.

Pfälzische Eisenbahnen. Vom 1. Oktober d. J. ab erhält die Haltestelle Röckweiler-Tiefenbach die Bezeichnung Röckweilerhof und der Haltepunkt Oberweiler, welcher nur dem Lokal-Personenverkehr dient, die Bezeichnung Oberweiler-Tiefenbach.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die Bezeichnung der an der Székesfehérvár-Sárbogárder Lokalbahn gelegenen Verladestation Agata ist in Sár-Szent-Agata abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3353 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 3571 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Achsbruchstatistik (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 3573 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die k. k. österreichischen Staatsbahndirektionen, betreffend das Uebereinkommen über die Vereins-Abrechnungsstelle (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Anlässlich der mit grösster Umsicht durchgeführten **Massentransporte der Manövertruppen** hat der Kaiser der königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. seine vollste **Anerkennung** aussprechen lassen. Auch der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Kriegsminister haben aus gleichem Anlasse ihre höchste Befriedigung mittelst besonderer Dankschreiben ausgedrückt.

— Aus Anlass der jüngsten **Eisenbahnunfälle** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 16. d. Mts. eine neue Verfügung an sämmtliche Direktionen der Staatsbahnen ergehen lassen, die folgenden Wortlaut hat:

Nach dem Ergebniss der angestellten Untersuchungen sind die in letzter Zeit vorgekommenen beklagenswerthen Eisenbahnunfälle zu einem grossen Theil durch die Nichtbeachtung klarer und einfacher Vorschriften über die Handhabung des Betriebs hervorgerufen worden. Ich bin daher genöthigt, den königlichen Eisenbahndirektionen die genaue Beachtung des Erlasses vom 21. November 1884 usw. zur ernsten Pflicht zu machen, nach welchem jede auf grobe Pflichtverletzung zurückzuführende Zuwiderhandlung gegen eine zur Sicherung des Betriebs erlassene Vorschrift, auch wenn dadurch eine Störung des Betriebs oder ein Unfall nicht herbeigeführt worden ist, in der Regel mit Dienstentlassung, bei fest angestellten Beamten mit Einleitung des Disziplinarverfahrens auf Dienstentlassung zu ahnden ist. Dies ist sämmtlichen Beamten und Hilfsbeamten durch die Dienststellenvorsteher zu eröffnen.

— Die „Deutsche Bauzeitg." brachte in ihrer Nr. 73 unter dem Titel: „Zu den jüngsten **Eisenbahnunfällen**" einen Aufsatz, in dem u. a. die bessere Ausgestaltung der mechanischen Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen angeregt und bedauert wurde, dass bisher eine zuverlässige Einrichtung nicht existirt, welche die Möglichkeit ausschliesst, eine Weiche unter dem bewegten Zuge umzustellen, ferner die Thatsache selbstthätig kennzeichnet, ob der Zugschluss eine gewisse kritische Stelle überschritten hat, und welche zugleich verhindert, dass auch nicht früher die Verriegelung der Weichen und feindlichen Signale am Stellwerke aufgehoben werden kann. Da letztere Notiz auch in unsere Zeitung übernommen wurde, sehen wir uns veranlasst, berichtigend mitzutheilen, dass eine entsprechende Einrichtung von dem Regierungs-Baumeister Leschinsky in Breslau entworfen und bei der im Juni v. J. stattgehabten Vertheilung von Preisen für Verbesserungen im Eisenbahnwesen vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen mit einem Preise von 1500 ℳ ausgezeichnet wurde. Diese Vorrichtung lässt sich an den Stellwerken aller Systeme anbringen und wird, wie wir in Erfahrung gebracht haben, z. Zt. im Direktionsbezirk Breslau eingebaut. Die Herstellung derselben hat die Firma C. Lorenz in Berlin übernommen.

— Der wieder auftretende **Mangel an bedeckten Güterwagen** hat dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten Veranlassung gegeben, an die Vorschriften zu erinnern, wodurch die Benutzung fremder Wagen, soweit eine solche innerhalb der Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens irgend erreichbar ist, anheimgegeben wird. In Bezug auf die Behandlung von fremden Wagen sollen sofort Revisionen sowohl bei den äusseren Dienststellen, als auch bei den Wagenbüreaus vorgenommen und durch Belehrung auf die durch das neue Vereins-Wagenübereinkommen erheblich erweiterte Befugniss zur Wiederverwendung dieser Wagen sowie auf die erleichterte Handhabung des Rückbeladungsrechts hingewiesen werden. Namentlich soll auch der Rücklauf der fremden Wagen an geeigneten Stellen daraufhin beobachtet werden, ob eine nach den bestehenden Bestimmungen zulässige Ausnutzung unterblieben ist, damit solche Unterlassungen streng verfolgt werden können. Ich setze übrigens voraus, so schliesst der Erlass des Ministers, dass alle zu Manövertransporten verwendeten Güterwagen nach Beendigung dieser Transporte unverzüglich dem Betriebe wieder zugeführt werden.

— Auf den preussischen Staatsbahnen soll nach neueren Bestimmungen in Zukunft bei rauhem Wetter die **Heizung der Personenwagen der Fernzüge** erheblich früher beginnen als bisher, weil namentlich von Reisenden, die längere Fahrten unternehmen mussten, über Kälte in den Wagen Beschwerden erhoben worden sind. Bei den Nachtzügen soll im Falle frühen Eintretens von schlechter Witterung bereits vom 20. d. Mts. an mit dem Heizen der Wagen begonnen werden. Bei den am Tage verkehrenden Zügen aber soll die Heizung vom 1. Oktober d. J. ab erfolgen.

— Die Einführung der **Nichtraucherwagen III. Klasse auf der Berliner Stadtbahn** hat sich in der kurzen Zeit ihres Bestehens ganz vorzüglich bewährt, auch insofern, als die Nichtraucherwagen sich gewissermaassen als Frauenkupees herausgebildet haben, deren Mangel bisher vielfach beklagt wurde

— In der letzten Sitzung des **badischen Eisenbahnraths** machte die Generaldirektion ausserhalb der Tagesordnung noch folgende Mittheilung: Nach langwierigen und wechselvollen Verhandlungen sei es im Laufe dieses Jahres endlich gelungen, die Zustimmung der königlich preussischen Staatsbahnverwaltung zu der von der badischen Verwaltung schon seit Jahren angestrebten Durchführung ganzer Wagenzüge zwischen Berlin und Basel auch über die rechte Rheinseite zu erreichen. Da die für den Durchlauf von Anfang an in Aussicht genommen gewesenen preussischen Schnellzüge während der Verhandlungen in sogenannte D-Züge umgewandelt worden waren, so musste sich die badische Verwaltung, obwohl dies ursprünglich nicht in ihrer Absicht gelegen hatte, auch mit der Durchführung von D-Zügen einverstanden erklären. Sie sei dabei aber von vornherein davon ausgegangen, dass für die Benützung der D-Wagen auf der badischen Strecke die in Preussen eingeführten Platzgebühren nicht erhoben werden sollten, und nach längeren Verhandlungen sei es auch gelungen, die gegen diese Abweichung von den preussischen Bestimmungen vorgebrachten Bedenken zu überwinden. So seien die durchgehenden (D-)Züge bei den badischen Zügen 1 und 12 seit 1. März d. J. ohne Platzkarten ins Leben getreten. Die seit der kurzen Zeit ihrer Einführung gemachten Erfahrungen hätten aber schon gezeigt, dass die Einrichtung in ihrer jetzigen Gestalt dauernd kaum aufrecht zu erhalten sei. Die in erster Reihe für den durchgehenden Verkehr bestimmten D-Wagen würden nämlich, hauptsächlich infolge des Umstandes, dass die Kilometerhefte ohne Zuschlag für die Schnellzüge gelten, in einem solchen Umfange durch den Lokalverkehr benützt, dass sich die grössten Unzuträglichkeiten für den Verkehr sowohl, wie in betriebsdienstlicher Hinsicht ergeben hätten. Die Neuheit der Einrichtung, die schöne, luxuriöse und bequeme Ausstattung der Wagen, der Wirthschaftsbetrieb bildeten die Ursachen, dass die D-Wagen auch von den Reisenden des eigentlichen Lokalverkehres mit Vorliebe aufgesucht würden. Daraus ergebe sich eine Ueberfüllung der Abtheilungen, eine Besetzung oft über die Anzahl der vorhandenen Sitzplätze, die Klassenunterschiede würden nicht mehr beachtet, das Lokalpublikum dränge sich in den Gängen und belästige die durchgehenden Reisenden. Unterwegs zugehende Reisende des durchgehenden Verkehrs könnten dann in den direkten Wagen häufig keine Plätze mehr finden und müssten in den für den Lokalverkehr bestimmten Wagen untergebracht werden, woraus oft bittere Klagen entständen;

vor allem aber ergebe sich hieraus die ernste Gefahr einer Verkehrsablenkung von den badischen Linien, wenn in diesen Zuständen nicht Wandel geschaffen werde. Das einzige Mittel zu wirksamer Abhilfe liege darin, dass auch die süddeutschen Verwaltungen, also Baden und die Main-Neckarbahn, dazu übergingen, auf ihren Linien für den durchgehenden wie für den inneren Verkehr ebenfalls Platzkarten einzuführen, in gleicher Weise, wie sie in Preussen bestünden und auch von Bayern und Sachsen nachträglich angenommen worden seien. Auf der linksrheinischen Linie, die ebenfalls einen D-Zug bis und ab Basel durchführe, hätten sich die gleichen Missstände gezeigt und auch dort sei die Erkenntniss durchgedrungen, dass nur in der Platzkartengebühr wirksame Abhilfe zu finden sei. Die Pfalzbahn habe für ihren inneren Verkehr Platzkartengebühr bereits eingeführt und auch die Reichsbahnen haben diese Absicht zu erkennen gegeben, wenn sich die rechtsrheinische Linie zu gleichem Vorgehen entschliesse. So sehr die Verwaltung bedaure, eine bisher gewährte Erleichterung wieder aufheben zu müssen, so sehe sie doch keinen anderen Ausweg und beabsichtige daher ebenfalls, die Einführung von Platzkarten in die Wege zu leiten. Minister von Brauer fügte dem noch ergänzend bei, dass er persönlich zwar sehr wenig Neigung für die Platzkarte habe, den Anträgen der Generaldirektion in Würdigung der vorgetragenen Gründe aber doch zugestimmt habe. Um die Einrichtung nicht zu empfindlich zu gestalten, würden die beiden Schnellzüge 1 und 12 übrigens zunächst noch ausser den D-Wagen auch andere gewöhnliche Wagen führen. Der Eisenbahnrath nahm von diesen Eröffnungen Kenntniss.

— Nach dem Jahresbericht über die Verwaltung der **Stargard-Cüstriner Eisenbahn** betrugen die Betriebseinnahmen 960 867 ℳ (d. s. 20 000 ℳ mehr als im Vorjahre), so dass sich ein Betriebsüberschuss von 472 170 ℳ ergibt. Von diesem Ueberschuss sollen 4,75 % an die Stammprioritätsaktien und 5 % an die Stammaktien als Dividende (wie in den 3 Vorjahren) vertheilt werden.

Die ausführlichen Vorarbeiten für die neuen Strecken von Jädickendorf nach Pyritz und von Berlinchen nach Arnswalde sind in Angriff genommen, nachdem die allerhöchste Genehmigung zur Konzession ertheilt worden ist. Im abgelaufenen Rechnungsjahre sind nach dem Bericht der Direktion vielfach Erweiterungen der Bahnanlagen und Ergänzungen der Ausrüstungen ausgeführt worden; Unfälle und Betriebsstörungen waren nicht zu verzeichnen.

— In Gegenwart der Direktion und des Aufsichtsraths der **Grossen Berliner Pferdebahn** fand vor einigen Tagen die Probefahrt mit einem neu erbauten Strassenbahnwagen statt, dessen elektrischer Betrieb nach dem sogenannten gemischten System eingerichtet ist. Die Elektromotoren, Schalt- und Regulirapparate sind von der Union-Elektrizitätsgesellschaft geliefert, während die Akkumulatorenbatterie von der Gülcher Akkumulatorenfabrik nach einem neuen, mehrfache Vorzüge bietenden System ausgeführt worden ist. Der wesentlichste Vorzug der Gülcher Akkumulatoren besteht in ihrem bisher nicht erreichten geringen Gewicht. Die ganze Batterie, die diesen grossen vierachsigen Wagen von 12,5 t Gewicht mit Leichtigkeit in Bewegung setzte und mit einer Ladung für eine Fahrt von 15—20 km ausreicht, einschliesslich aller Nebenbestandtheile, wiegt nur 1 200 kg gegenüber dem Gewichte von 2 500 bis 2 600 kg bei gleicher Leistung der bisher im Gebrauch befindlichen Batterien anderer Systeme.

— Das Reichsgericht II. Civilsenat hat im Urtheil vom 11. Dezember v. J. (II 255. 96) folgenden Rechtssatz entwickelt: **Ein im Dienste eines fremden Staates stehender Eisenbahnbeamter** (z. B. Bremser), der im Inlande auf einer von einem deutschen Staate betriebenen Eisenbahn bei Bedienung eines aus ausländischem Material zusammengesetzten und von ausländischem Personal bedienten Zuge verunglückt, **ist reichsgesetzlich** nach dem Gesetze vom 6. Juli 1884 §§ 1, 9, 95 und dem Ausdehnungsgesetze vom 28. Mai 1885 §§ 1, 2 gegen den im Betriebe erlittenen Unfall **versichert.** Ein im Dienste der belgischen Staatseisenbahn-Verwaltung stehender Bremser war auf dem mit belgischen Beamten besetzten belgischen Zuge auf der Fahrt von Verviers nach Aachen infolge einer Entgleisung beschädigt worden. Er nahm den preussischen Eisenbahnfiskus auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juli 1871 § 1 in Anspruch, erstritt auch in I. und II. Instanz (Aachen und Ober-Landesgericht Köln) ein obsiegendes Erkenntniss, wurde jedoch in III. Instanz vom Reichsgericht abgewiesen, weil er nach den Bestimmungen des Unfallversicherungs-Gesetzes und nach Maassgabe desselben seinen Anspruch geltend zu machen habe, womit der ordentliche Rechtsweg ausgeschlossen sei.

— **Personalnachrichten.** Preussen: der Eisenbahndirektor Schäfer, bisher in St. Johann-Saarbrücken, ist als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Hannover versetzt; gestorben ist der Geheime Regierungsrath z. D. Ludwig Theodor Suche zu Bromberg. — Bayern: der Oberingenieur Friedrich Kohler ist zum Oberbahnamts-Direktor in Regensburg ernannt, der Oberingenieur Max Rosmann vom Oberbahnamt Weiden zum Oberbahnamt Regensburg versetzt und der Oberbahnamts-Direktor Karl Kreitner in Regensburg in den Ruhestand getreten.

Oesterreich-Ungarn.

— Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen hat am 13. v. Mts., also noch vor dem bekannten Unglücksfall in Wittmannsdorf, an sämmtliche Staatsbahndirektionen sowie auch an die Direktionen der Privatbahnen einen Erlass gerichtet, betreffend die Einführung von **Sicherheitsmaassregeln wegen Verhütung des Anfahrens eines Zuges an einen vor dem Distanzsignale angehaltenen Zug.**

Der Erlass weist auf das in letzterer Zeit wiederholt vorgekommene Anfahren eines Zuges hin und fordert, dass dem gesammten Exekutivpersonal, und zwar sogleich, die in Betracht kommenden Bestimmungen neu eingeschärft werden. Dann heisst es u. a. in dem Erlasse weiter:

„Unter allen Umständen wird von der Bestimmung auszugehen sein, wonach die Zugdeckung nach rückwärts unbedingt stattzufinden hat, wenn der Zug durch ein Distanzsignal angehalten wurde, sowie auch von jener, wonach einem vor dem Distanzsignal aufgehaltenen Zuge durch Umstellung des Distanzsignals auf „erlaubte Einfahrt“ nur dann die Erlaubniss zum Einfahren in die Station gegeben werden darf, wenn die volle Gewissheit vorhanden ist, dass dem Zuge von der Nachbarstation kein Zug nachgefahren ist.

Wäre letzteres jedoch der Fall, so ist die Einfahrt durch einen von der Station zu entsendenden Boten zu veranlassen, während das Stationsdeckungssignal zur Sicherung des einfahrenden Zuges gegen den nachfahrenden Zug auf „Verbot der Einfahrt“ bleiben muss.

Ebenso ist die genaue Einhaltung der Zeiträume, innerhalb welcher zwei Züge von einer Station abgelassen oder auf kurrenter Strecke ohne Blocksignale einander folgen dürfen sowie auch die Vorschrift einzuschärfen, dass der Zugexpedient vor der Abfahrt eines jeden Zuges den Zug- und Maschinenführer genau über jene Züge zu verständigen hat, welche kurz vorher die Station verlassen haben.“

Der Erlass präzisirt sodann die Pflichten während der Fahrt eines Zuges sowie bei Verschiebungen und fordert die Einführung des Fahrens in Raumdistanz (Streckenblock) auf Linien mit sehr dichtem Zugverkehr, bezw. auf anderen Linien die Einführung anderer verlässlich wirkender Einrichtungen, wie zum Beispiel Uebertragung der Zugdeckung auf ständige, für diesen Zweck unweit des Distanzsignals situirte Bahnorgane, Vorsignale u. dgl.

— Die thunlichste **Vereinheitlichung der Zusatzbestimmungen zum Berner Uebereinkommen in den verschiedenen Verbänden** wurde im Jahre 1894 von der vormaligen Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen bei allen diesem Uebereinkommen unterworfenen Bahnen in Anregung gebracht. Die Anregung fand allgemeine Zustimmung, und es trat ein Komitee, in welchem je eine Bahn aus den dem genannten Uebereinkommen angehörenden Staaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Oesterreich und Ungarn, Niederlande, Russland und Schweiz) vertreten ist, zu dem Zwecke zusammen, um eine einheitliche Fassung der erwähnten Zusatzbestimmungen für alle internationalen Verbände vorzubereiten. Die konstituirende Sitzung des Komitees fand am 9. Juni 1894 in Zell am See statt und wurde in derselben nach Feststellung der allgemeinen Gesichtspunkte, von denen bei Ausarbeitung der einheitlichen Zusatzbestimmungen auszugehen sei, die Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen mit der Ausarbeitung eines bezüglichen Entwurfs betraut; über denselben wurde zunächst in der zweiten Komiteesitzung in Genua am 21. November 1894 verhandelt. Der im Sinne der Beschlüsse dieser Sitzung umgearbeitete Entwurf wurde in München (1895) und Ragatz (1896) neuerlichen Lesungen unterzogen. Seither haben keine weiteren Sitzungen des Komitees stattgefunden, da man vorerst das Ergebniss der im Frühjahr 1896 in Paris zusammengetretenen Konferenz zur Revision des Berner Uebereinkommens abwarten wollte. Die nächste Komiteesitzung, in welcher der Entwurf einheitlicher Zusatzbestimmungen endgültig festgestellt werden dürfte, soll im Herbste d. J. in Paris stattfinden, und es wird dieser Entwurf sohin den einzelnen Verbänden zur Schlussfassung vorgelegt und von denselben wohl ohne Zweifel angenommen werden. Wenn man erwägt, dass es dermalen nahezu gar keine reglementarische Bestimmung gibt, welche in allen Verbänden dem Inhalt und der Form nach gleich wäre

und dass unter dieser Unstimmigkeit der Zusatzbestimmungen in den einzelnen Verbänden das Publikum selbst sowie auch die Abfertigungsbeamten empfindlich leiden, wenn man ferner berücksichtigt, wie schwer es bei jedem Punkte von einigem Belang ist, einen Ausgleich zwischen den eingelebten Bestimmungen der wichtigeren Bahngruppen herbeizuführen, so muss es als ein bedeutsamer Erfolg anerkannt werden, wenn es gelingt, neben dem Berner Uebereinkommen eine Reihe anderer, in demselben nicht geregelter Fragen des internationalen Frachtrechts für das grosse, nahe an 200 000 km umfassende Geltungsgebiet dieses Uebereinkommens einer einheitlichen Lösung zuzuführen.

— Die in der österreichisch - ungarischen Eisenbahndirektoren - Konferenz gepflogenen Berathungen über die **Anbahnung einheitlicher Grundsätze und Bedingungen für die Einstellung von Privatgüterwagen** in den Wagenpark der österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnverwaltungen haben zu keinem Ergebnisse geführt. Die Angelegenheit wurde deshalb von der Tagesordnung der gemeinsamen Direktorenkonferenzen abgesetzt, und es soll nunmehr der Versuch gemacht werden, wenigstens für den Bereich der österreichischen Eisenbahnen, die angestrebte Einheitlichkeit der Bestimmungen für die Einstellung von Privatgüterwagen herbeizuführen.

— Für die **bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnbeamten** sind neue **Pensionsvorschriften** in Kraft getreten, welche für die Bediensteten in mehrfacher Richtung günstiger wie die bisherigen sind. Insbesondere verdient bemerkt zu werden, dass in den neuen Pensionsstatuten durch Festsetzung einer Mindestpension (für Beamte 800 Kr., für Unterbeamte 600 Kr., für Diener 300 Kr., ferner für deren Wittwen 600 bezw. 400 und 300 Kr.) einer seit Jahren verfochtenen Forderung der Eisenbahnbediensteten Rechnung getragen erscheint.

— Ueber den **Verkehr der österreichischen Eisenbahnen** im Juli 1897 werden folgende Nachweisungen gegeben: Es wurden innerhalb dieses Monats auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 11 146 800 Personen und 7 539 255 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 22 793 975 fl. erzielt, d. i. für 1 km 1 331 fl. Im gleichen Monate 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 11 316 948 Personen und 7 166 851 t Güter, 22 750 050 fl., oder für 1 km 1 365 fl., daher ergibt sich für den Monat Juli 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2,5 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis 31. Juli 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 60 986 754 Personen und 50 466 312 t Güter, gegen 61 578 283 Personen und 48 108 502 t Güter im Jahre 1896 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 143 579 866 fl., im Jahre 1896 auf 140 473 631 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten 7 Monaten des laufenden Jahres 16 978 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 16 571,2 Kilometer betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für den erwähnten Zeitabschnitt 1897 auf 8 457 fl., gegen 8 477 fl. im Vorjahre, d. i. um 20 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1897 auf 14 498 fl., gegen 14 532 fl. im Jahre 1896, d. i. um 34 fl., mithin um 0.2 % ungünstiger.

Von den Hauptbahnen weisen folgende eine Erhöhung des kilometrischen Ergebnisses in den ersten 7 Monaten 1897 gegen den gleichen Zeitraum 1896 aus und zwar: Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österreichische Strecke (16,9 %), Leoben-Vordernberger Eisenbahn (8 %), Buschtěhrader Bahn Linie B. (5,9 %), k. k. Staatsbahnen (4,3 %), Eisenbahn Wien-Aspang (3 %), Buschtěhrader Bahn Linie A. (1,2 %), Südbahn, Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich (0,8 %), Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn (0,4 %), Aussig-Teplitzer Bahn (0,2 %). Abgenommen hat der erwähnte Ertrag bei der Ostrau-Friedländer Bahn (6,4 %), österreichischen Nordwestbahn, garantirtes Netz (4,6 %), Nordwestbahn, Ergänzungsnetz (5,6 %), süd-norddeutschen Verbindungsbahn (3,5 %), österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (1,8 %), böhmischen Nordbahn (1,3 %), Graz-Köflacher Eisenbahn (0,9 %), Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Hauptnetz (0,5 %).

— Zwischen der Regierung und der **Südbahn** sollen im Monate Oktober mündliche Verhandlungen über die **Konversion der 5 % Prioritäten** stattfinden. Die hauptsächlichste Schwierigkeit, welche sich der Durchführung dieser Operation entgegenstellt, beruht in der Frage der Pupillarsicherheit für die an Stelle der 5 % Prioritäten auszugebenden neuen Stücke. Die Regierung kann die Pupillarsicherheit ohne Genehmigung des Reichsrathes nicht gewähren und ist bei den gegenwärtigen parlamentarischen Verhältnissen begreiflicherweise nicht geneigt, mit dieser Angelegenheit an das Parlament heranzutreten. In finanziellen Kreisen herrscht andererseits die Meinung vor, dass der Erfolg der Konversion, welche nur eine freiwillige sein kann, gefährdet wäre, wenn an Stelle eines pupillarsicheren Papiers ein Titre treten sollte, welcher diesen Vorzug nicht besitzt. Ob und wie es gelingen wird, über diese Schwierigkeit hinauszukommen, ist vorläufig noch nicht abzusehen, und es ist deshalb noch keineswegs gewiss, ob diese seit Jahren schwebende Finanzoperation, welcher wohl auch noch manche andere juristisch-technische Schwierigkeiten entgegenstehen, thatsächlich zur Durchführung gelangen wird. — Die Südbahn beschäftigt sich seit einiger Zeit, wie bereits in Nr. 57 S. 532 d. Ztg. mitgetheilt wurde, auch mit der Frage einer Verminderung der Aktientilgung und dementsprechender Umwandelung des Aktien-Amortisationsplanes. Die Anzahl der Aktien, welche in den nächsten Jahrzehnten im Wege der Verloosung getilgt werden, soll entsprechend reduzirt und der Schwerpunkt der Aktienamortisation soll auf die letzten Jahre der Konzession, welche durch den Dienst der Prioritäten nur in geringem Maasse belastet sind, verlegt werden. Vorerst würde hierdurch jährlich ein Betrag von etwa 300 000 fl. erspart werden können, der dann in späterer Zeit allerdings bedeutend steigen würde. Der Verwaltungsrath steht auf dem Standpunkte, dass er zu einer solchen Maassregel auch im eigenen Wirkungskreise berechtigt wäre, gedenkt aber doch die Genehmigung der Generalversammlung einzuholen. Die Verminderung der Aktientilgung wird demnach erst im nächsten Jahre ins Leben treten.

— Dem Verwaltungsrathe der **Graz-Köflacher Eisenbahn** liegen gegenwärtig, wie schon gemeldet, jene Bedingungen vor, unter welchen die Regierung die Zustimmung zu der geplanten Konversion der 5 % Anleihe zu geben willens ist. Diese Bedingungen betreffen die Forderung eines vertragsmässigen Einlösungsrechtes für die Linien der Graz-Köflacher Bahn, die Ermässigung der Kohlentarife, deren Höhe schon seit Jahren den Gegenstand unausgesetzter Beschwerden des Publikums bildet, endlich die Reservirung der Hälfte des Konversionsgewinnes für den Ankauf der Lokalbahn Wieselsdorf-Stainz.

Die Graz-Köflacher Bahn ist die einzige österreichische Privatbahn, hinsichtlich deren der Staat, was die Hauptlinien betrifft, kein unbestrittenes konzessionsmässiges Einlösungsrecht besitzt. Ein solches, beginnend mit dem Jahre 1901, ist in unanfechtbarer Weise nur in der Konzessionsurkunde für die später erbaute Linie Lieboch-Wies festgestellt. Die Regierung steht nun allerdings auf dem Standpunkte, dass sie auch hinsichtlich des alten Netzes ein konzessionsmässiges Einlösungsrecht besitze; indessen wird dieser Standpunkt von der Verwaltung der Graz-Köflacher Bahn bestritten, und erschien es der Regierung zweckmässig, anlässlich der Konversion die ausdrückliche Anerkennung des Einlösungsrechtes herbeizuführen. Im Sinne der Regierungsvorschläge würde dieses Recht auf beiden Linie mit dem 1. Januar 1903 beginnen. Die Einlösungsbedingungen wären die rücksichtlich aller anderen Privatbahnen bestehenden, d. i. Berechnung der Verstaatlichungsrente nach dem Durchschnitte der Reinerträge der letzten 7 Jahre, abzüglich der beiden schlechtesten. Diese Rente soll um einen prozentuellen Zuschlag erhöht werden, falls die Verstaatlichung in der Zeit von 1903—1913 erfolgt. Der Zuschlag würde innerhalb der ersten 5 Jahre 10 %, innerhalb der weiteren 5 Jahre 5 % betragen.

Was die Ermässigung der Kohlentarife betrifft, so haben die Einnahmen bisher wohl noch nicht jene Höhe erreicht, welche die Staatsverwaltung berechtigen würde, die Herabsetzung der Tarife zu fordern, doch ist es nicht unwahrscheinlich, dass dieser Stand schon im kommenden Jahre erreicht werden wird, und es glaubt daher die Regierung, den Wünschen der Bevölkerung Rechnung tragend, schon dermalen eine Ermässigung von 5 bezw. 10 % anstreben zu sollen. Dem gegenüber macht die Graz-Köflacher Bahn geltend, dass eine Ermässigung der Kohlentarife gar nicht oder nur zum geringen Theile dem Publikum zu statten käme, da die Preisbildung der Kohle in Steiermark von den Kohlentarifen der Graz - Köflacher Bahn erfahrungsmässig fast gar nicht beeinflusst wird. Die Ermässigung der Kohlentarife würde daher nach Ansicht der Verwaltung nur den Kohlenhändlern bezw. den Kohlenwerksbesitzern zu statten kommen.

Die dritte Forderung der Regierung bezieht sich auf die Verwendung der Hälfte des direkten Konversionsgewinnes, welcher sich durch die Verminderung des Zinsenerfordernisses um etwa 520 000 bis 560 000 fl. ergibt, zum Ankaufe der an die Graz-Köflacher Bahn anschliessenden, dem Lande Steiermark gehörigen schmalspurigen Lokalbahn Wieselsdorf-Stainz. Der Ankaufspreis dürfte sich auf etwa 300 000 fl. stellen. Die Südbahn, welche dermalen den Betrieb dieser Bahn führt, weist hierfür einen Betriebsüberschuss von jährlich 5 000 fl. aus, wogegen die Graz - Köflacher Bahn behauptet, dass der Betrieb passiv sei oder doch werden müsse, wenn sie ihn übernähme, weil dann eine Reihe grösserer Investitionen unausweichlich wären. Die Graz-Köflacher Bahn glaubt daher, dass die Hälfte des Konversionsgewinnes nicht ausreichend wäre, um die genannte Lokalbahn zu übernehmen. Die Frage des Kaufs dieser

Bahn scheint den wichtigsten Differenzpunkt in den Verhandlungen zwischen der Regierung und der Graz-Köflacher Bahn zu bilden.

— Vor kurzem fand die Trassenrevision hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Schluckenau vorgelegten generellen Projektes für eine normalspurige **Lokalbahn** von der Station **Schluckenau** der Linie Rumburg-Nixdorf der Böhmischen Nordbahn nach **Sohland** zum Anschlusse an die gleichnamige Station der sächsischen Staatsbahnen, und zwar bezüglich der auf österreichischem Gebiete gelegenen Theilstrecke statt. Die Vertreter der sächsischen Regierung erhoben gegen die Durchführung des Bahnprojektes keinen Einspruch, ebenso ist auch seitens der deutschen Reichsregierung kein Einspruch erfolgt; nur bezüglich der Anlage des Zollbahnhofes in Sohland, sowie hinsichtlich der Vergebung des Baues dieser Bahn und Errichtung der Station Mittelsohlland behielt sich die sächsische Regierung die endgültige Entschliessung vor.

— Das „Reichsgesetzblatt" veröffentlicht eine Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 31. August d. J., womit die bestehende schmalspurige **Achenseebahn** bis auf Widerruf rücksichtlich des Betriebes als Kleinbahn im Sinne des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 anerkannt wird. Es haben daher in Hinkunft auf die gedachte Bahn die erleichternden Bestimmungen der Artikel XVII bis XIX des obigen Gesetzes Anwendung zu finden. Mit Rücksicht hierauf treten die Bestimmungen im § 5 der Konzessionsurkunde und im zweiten Abschnitte der im Anschlusse an diese Urkunde verlautbarten Konzessionsbedingnisse vom 1. September 1888 ausser Kraft und bleibt die Unternehmung künftighin den Anordnungen des Eisenbahnkonzessions-Gesetzes vom 14. September 1854 und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1854 nur insoweit unterworfen, als dieselben nach den Bestimmungen des Abschnittes B des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 auf Kleinbahnen Anwendung finden. Hiermit entfällt u. a. die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung der Post, so dass die Gesellschaft für Leistungen zu Zwecken der Postanstalt ein angemessenes Entgelt in Anspruch nehmen kann.

— Die **Eisenbahn** von **Cervignano** (Station der von den österreichischen Staatsbahnen betriebenen Friauler Bahn) zur italienischen Bahnstation **San Giorgio di Nogaro** soll am 15. Oktober d. J. eröffnet werden. Der Betrieb wird von der Societa Veneta geführt. Durch die neue Linie wird ein um 70 km kürzerer Eisenbahnweg zwischen Triest und Venedig hergestellt.

— Mit Rücksicht auf die erhöhten Anforderungen, welche an die Leistungsfähigkeit des Oberbaues gestellt werden, hat sich die Staatseisenbahn-Verwaltung entschlossen, **Versuche mit dem (Chair-) Stuhlschienen-Oberbau** vorzunehmen. Man sieht in Fachkreisen dem Ergebnisse dieser Versuche mit grossem Interesse entgegen und zwar namentlich in der Richtung, ob sich die Befestigung der Schienen mit Holzkeilen auch unter den bei den österreichischen Bahnen in Betracht kommenden klimatischen Verhältnissen, welche grosse Temperaturdifferenzen aufweisen, bewähren wird.

Vereins-Ausland.

— **Die Eisenbahn-Rückkaufskommission des Schweizer Nationalraths** verwarf mit 9 gegen 7 Stimmen den Antrag auf Abschaffung der Kreis-Eisenbahnräthe. Es wurde beschlossen, dass die Bundesversammlung und nicht der Bundesrath das Staatsbahnbudget zu genehmigen hat. Der Antrag auf Wiederherstellung der drei statt fünf Bahnkreise wurde abgelehnt. Die Zusammensetzung des Verwaltungsrathes wurde nicht geändert.

— Auf Anregung des russischen Eisenbahndepartements wird sich — einer Mittheilung der „osteuropäischen Tarifrundschau" zufolge — der im Herbste zusammentretende **Kongress der Vertreter russischer Eisenbahnverwaltungen** in seinen ersten Sitzungen mit der Frage des Ladegewichtes für jene Güter beschäftigen, für welche nur Stückgutfrachtsätze vorgesehen sind. Gegenwärtig rollen nämlich auf den russischen Eisenbahnen Wagen mit einer Tragfähigkeit zu 600 und zu 750 Pud, für welche zur Zeit diese beiden Gewichtsmengen als normale Ladegewichte gelten. Es besteht nun die Absicht, zur Verhütung von Missverständnissen, sowohl seitens der Parteien wie der Bahnverwaltungen, ein einheitliches normales Ladegewicht zu fixiren. Da das Ministerium der Verkehrsanstalten schon bisher seinen Einfluss immer dahin geltend gemacht hat, dass die Verwaltungen möglichst viele Fahrbetriebsmittel zu 750 Pud beschaffen, so dürfte aller Voraussicht dahin gelangt werden, dass diese Gewichtsmenge als normales Ladegewicht angenommen wird. Geschieht dies, so wird der Partei das Recht zustehen, Stückgüter bis zu 750 Pud mit einem Frachtbrief abzufertigen.

— Zwischen den Bestimmungen des Berner internationalen Uebereinkommens, betreffend den Transport von feuergefährlichen und explosiven Gütern auf den Eisenbahnen, und den Bestimmungen des **internen russischen Eisenbahnreglements**, welche denselben Gegenstand betreffen, bestehen verschiedene Abweichungen. Diese Abweichungen führten zu verschiedenen Missverständnissen, welche sich insbesondere bei den im internationalen Verkehre abgefertigten Sendungen fühlbar machten. Da Russland mit allen seinen Eisenbahnen dem Berner Uebereinkommen beigetreten ist, erscheint es nothwendig, dass derart wichtige Bestimmungen womöglich konform mit den internationalen Bestimmungen festgestellt werden, und wird zu diesem Behufe in nächster Zeit eine Konferenz berufen werden, welche über diese Frage berathen und endgültige Entscheidung treffen soll.

— Aus Mailand wird geschrieben: Gegenwärtig schweben zwischen den interessirten deutsch-schweizerischen Verwaltungen und der italienischen Meridionalbahn Verhandlungen wegen Einführung eines **Luxuszuges Berlin-Mailand-Brindisi**, der vorerst jedoch nur einmal wöchentlich nach beiden Richtungen verkehren soll. Die Fahrzeiten für denselben sind einstweilen folgendermaassen geplant: Abfahrt von Berlin Nachmittags 3 Uhr, Ankunft in Frankfurt a/M. Abends 11 Uhr 10 Min. und in Basel 5 Uhr 35 Min. Morgens. Hier findet alsdann die Vereinigung mit dem neuen, von London über Brüssel kommenden Expresszuge statt. Ueber den Gotthard erreicht der Zug bereits um 2 Uhr Nachmittag Mailand und am nächsten Morgen um 8 Uhr Brindisi, zum direkten Anschluss an die Dampfer der Peninsular nach Aegypten und Ostindien. Die ganze Reise von Berlin nach Brindisi ist somit auf 41 Stunden bemessen. Der Gegenzug verlässt Brindisi Abends 8 Uhr 30 Min. sofort nach Ankunft der Ueberlandpost, gelangt am nächsten Tage 2 Uhr 30 Min. Nachmittags nach Mailand, um 11 Uhr Abends nach Basel, um 6 Uhr Vormittags nach Frankfurt a/M. und trifft in Berlin Anhalter Bahnhof um 2 Uhr 30 Min. Nachmittags ein. Die gesammte 2 230 km lange Strecke wird daher und zwar ohne Wagenwechsel in 42 Stunden zurückgelegt. In Italien werden für diesen Zug nur Fahrkarten für die Stationen Mailand, Piacenza, Bologna, Ancona, Foggia und Bari ausgegeben. Von Mailand bis Brindisi, 978 km, braucht der beregte Zug 18 Stunden, fährt also etwa 55 km in der Stunde. Auf der schweizerisch-deutschen Strecke, rund 1 200 km, sind 22—23 Stunden in Aussicht genommen, d. h. im Durchschnitt werden 52—53 km in der Stunde gefahren.

— Der türkische Bautenminister unterbreitete Vorschläge für **neue, strategisch wichtige Eisenbahnlinien** in einer Länge von 7 000 km.

— Die Verwaltung der **Canada Pacificbahn** beabsichtigt, angeregt durch die glänzende canadische Ernte und das Goldfieber in British Columbia, neue Unternehmungen. Sie wird darin bestärkt und angefeuert durch die canadische Regierung, welche der Gesellschaft die Erwartung ausgesprochen hat, dass dieselbe sie bei der Erschliessung der neuen Goldgebiete gebührend unterstützen werde. Im Augenblick unterhandeln diese beiden Parteien über eine durch die Canada Pacificbahn zu bauende Bahnstrecke von Glenora am Stickeenflusse (nördlich von der Prince of Walesinsel) nach den schiffbaren Gewässern des Yukongebietes, welch' letztere den Weiterverkehr nach den Klondyke-Goldfeldern vermitteln. Diese Bahnlinie würde eine Länge von 150 englischen Meilen haben und ihr Ausgangspunkt Glenora durch eine erstklassige Dampferlinie, welche die Canada Pacificbahn einzurichten gesonnen ist, mit Vancouver in Verbindung gebracht werden. Die Gesellschaft hat ihren Entschluss von dem Ausfall des Berichtes von Ingenieuren abhängig gemacht, welche sie an Ort und Stelle entsandte. Sind diese Fachmänner der Ansicht, dass dem Baue der Bahn vom Flusse Stickeen nach dem Teslinsee und dem Yukonsee keine sonderlichen Schwierigkeiten entgegenstehen, so würde mit den Vorarbeiten für die Anlage alsbald begonnen werden.

— Die **afrikanische Eisenbahn von Djibuti nach Harrar** ist einer Meldung des „Temps" zufolge im August d. J. in Angriff genommen worden. Der Bau soll in 2—2½ Jahren vollendet werden. Damit ist ein neuer wichtiger Schritt geschehen, um die französische Kolonie Obock mit Abessynien zu verbinden, wodurch den Abessyniern ein rascher und bequemer Weg zum Meere geschaffen wird. Wenn die Bahn vollendet ist, verliert Massaua die Eigenschaft als hauptsächlichster und alleiniger Hafenort Abessyniens.

— Die **Eisenbahnverbindung zwischen Chaborowsk** und **Wladiwostock** ist fertig gestellt; die Eröffnung des Verkehrs erfolgt demnächst.

— Der nach China entsendete Chefingenieur im Eisenbahnministerium, Dufourny, welcher **Eisenbahnbauten** für die Belgier **in China** sichern sollte, ist wieder in Brüssel eingetroffen. Wie die „Etoile belge" hört, ist seine Mission gelungen. Die chinesische Regierung hat den Kontrakt unterzeichnet, welcher den Bau der Eisenbahn Futschou-Peking dem belgischen Syndikate überträgt.

— Nach einer Depesche der „Times" aus Shanghai wurde ein provisorischer Vertrag, betreffend den Eisenbahnbau durch den Taotai Scheng, unterzeichnet. Das Syndikat schiesst 2 000 000 £ für die Linie Shanghai-Sutschan-Nanking vor und verpflichtet sich, 3 000 000 £ zu einem späteren Zeitpunkte für die Weiterführung der Linie durch Honan vorzuschiessen.

— Die **elektrischen Wagen** machen in London seit ihrer Einführung den mit Pferden bespannten Wagen und selbst den praktischen und bequemen Hansoms erfolgreich Konkurrenz. Sie erfreuen sich grosser Beliebtheit, wie die Thatsache beweist, dass die 20 elektrischen Wagen, die jetzt täglich in der City und im Westend fahren, sehr stark benutzt werden. Die elektrischen Wagen genügen auch in vollstem Maasse allen Anforderungen, die man behördlicherseits an die Sicherheit des Betriebes stellen muss. Sicherheitsbeamte von Scotland Yard haben mit den elektrischen Wagen auf abschüssigem Terrain Probefahrten veranstaltet, die alle glücklich verliefen. Der Savoy Hill, eine Nebenstrasse des Strand, hat eine sehr erhebliche Steigung, die aber ohne Schwierigkeiten überwunden wurde. Einen ebenso günstigen Ausfall hatten die elektrischen Fahrten ausserhalb Londons, in Hampton Court, Kempton Park, Lewisham, Sandown Park, Norwood, Croydon, in Sydenham (Krystallpalast) usw.

Allgemeines.

— Fürst Chilkow, der kaiserlich russische Minister der Verkehrsanstalten, welcher sich jetzt auf einer offiziellen Studienreise in Amerika befindet, um die dortigen Eisenbahnmethoden näher kennen zu lernen, glaubt, dass es nach Vollendung der sibirischen Bahn möglich sein wird, eine **Reise um die Welt in 33 Tagen** zu unternehmen. Natürlich legt er seiner Berechnung nur die schnellsten Dampfer und Eisenbahnzüge der Neuzeit zu Grunde. Die für die verschiedenen Strecken erforderliche Zeitdauer gibt er wie folgt an: Von Bremen nach St. Petersburg per Bahn 1½ Tag, von St. Petersburg nach Wladiwostock per Bahn mit einer Geschwindigkeit von 48 km in der Stunde 10 Tage, von Wladiwostock nach San Franzisko durch die Meerenge von Hakodate (Japan) 10 Tage, von San Franzisko nach Newyork 4½ Tage, von Newyork nach Bremen 7 Tage, zusammen 33 Tage. Gegenwärtig schätzt man die kürzeste Zeitdauer zu einer Reise um die Welt wie folgt: Von Newyork nach Southampton 6 Tage, von Southampton nach Brindisi über Paris 3½ Tage, von Brindisi nach Yokohama durch den Suezkanal 42 Tage, von Yokohama nach San Franzisko 10 Tage und von San Franzisko nach Newyork 4½ Tage oder im ganzen 66 Tage.

Bilder von der sibirischen Eisenbahn.

Wenig erbauliche Erlebnisse und Beobachtungen von der sibirischen Weltbahn theilt ein Reisender, der die Strecke kürzlich befahren hat, der „Köln. Volkszeitung" mit. Von St. Petersburg zum Baikalsee fährt jetzt ein gewöhnlicher Sterblicher in 18 bis 20 Tagen, während in der guten alten Zeit, als der Schienenweg nur von Moskau bis St. Petersburg führte, der Generalgouverneur Korssakoff von Irkutsk in 15 Tagen nach St. Petersburg gelangte. Entschlossene und reisekundige Kaufleute machten damals die Fahrt in 28 bis 30 Tagen. Man sieht, eine merkliche Kürzung haben die Tausende Werst Schienenweg noch nicht herbeigeführt. Warum nicht? Die geregelte Eisenbahnverbindung ist eröffnet bis zum Obi; aber auch auf dieser Strecke ist der Betrieb nichts weniger als ordnungsgemäss in europäischem Sinne. Fährt man doch in 72 Stunden von Tscheljabinsk zum Obi; aber 20 Stunden von diesen 72 entfallen auf die Aufenthalte. Die Länge dieser Unterbrechungen ist durch nichts gerechtfertigt. Die Schnelligkeit der Fahrt ist gering; denn die Schienen sind von leichterer Beschaffenheit, und man will erst nach gewonnener Erfahrung vielleicht später grössere Fahrgeschwindigkeiten zulassen. Kommt man aber erst von der westsibirischen Bahn auf die mittelsibirische, so wird das Bild noch entschieden trüber. Zunächst empfangen den Reisenden allerhand Gerüchte von Zugentgleisungen, Dammabschürfungen und Unterspülungen. Mit einigem Herzklopfen nähert er sich der Kasse; er verlangt eine Fahrkarte I. Klasse. Man bemerkt ihm, solche seien nicht zu haben. Gut, er entschliesst sich zur zweiten. An und für sich gerade kein Unglück; denn die Wagen der sibirischen Bahn sind vortrefflich eingerichtet, sind sämmtlich als Schlafwagen zu verwenden, aber der Andrang der Freipassagiere ist gewaltig und diese Enge bei der Länge der Fahrt äusserst lästig. Und von welchem Bildungsgrade die sibirischen Reisenden sind, davon zeugen die beschmutzten Wände, die zerkratzten Spiegel- und Fensterscheiben. Selbst die Aussenwände sind hier und da mit sinnlosen Schreibereien besudelt.

Station Taiga! Der Schaffner erscheint und ruft in einem merkwürdigen Russisch, aber laut und kräftig: „Achtung! Hier wird arg gestohlen!" Vielen Dank für die freundliche Warnung, aber die Reisenden wollen doch zum Büffet gelangen und bitten daher den Schaffner, den Wagen zu schliessen. Allein, dazu ist er nicht zu bewegen, und erst das Einschreiten eines Gendarmen vermag ihn aufzuklären, dass nicht blos die Vernunft, sondern dieses Mal auch die Verordnung auf Seiten der Reisenden sind. Die Höflichkeit der Bedienung lässt zu wünschen übrig. Wir erhalten Thee, der an die schlechtesten Wirthshäuser St. Petersburgs erinnert. Der Wirth erklärt uns den Grund dieser elenden Beschaffenheit. In der That, Taiga hat kein Wasser, ist Eisenbahnstation ohne Wasser! Man fährt es vom Tom herüber, 80 Werst weit, und wahrscheinlich wird die Eisenbahn auch die Ansiedler, die schon in Taiga anfangen sich anzubauen, gegen besonderes Entgelt mit Wasser versorgen. Taiga ist wohl die einzige wasserlose Eisenbahnstation in der mittelsibirischen Strecke. Man hat die Eintheilung eben mit dem Zirkel gemacht und erfreut sich gleich weit entfernter Haltepunkte, worunter sich denn auch einige wasserlose befinden. In Taiga begegnete uns noch eine andere Merkwürdigkeit. Die Reisenden warteten 17 Stunden auf den Zug nach Tomsk und waren froh, als ihnen dann eröffnet wurde, man werde sie binnen 2 bis 3 Stunden weiter befördern. Grund unbekannt. Die nächtliche Fahrt von Atschinsk nach Krassnojarsk verlief glücklich. Aber ein gewisses Angstgefühl verliess uns keinen Augenblick. Beim Uebergang über die gefährlichen Dämme gegen 3 Uhr Morgens war alles an den Fenstern. Noch waren einige Trümmer zu sehen, als Zeugen der Katastrophe, die sich hier ereignet hat. Die Anlage der Dämme findet die schärfste Beurtheilung; man behauptet, die Böschungen und Krümmungen überschritten die Grenze alles Zulässigen, das Material soll nicht gehörig trocken, die Abzugsgräben sollen unzulänglich sein. Wir fuhren im Schneckenschritt vorüber.

Krassnojarsk — eine schöne Stadt, der Name sagt's, und es ist so. Die Eisenbahn windet sich an den Bergen herum, und der gewaltige Jenissei kommt in Sicht. Das linke Ufer des Riesenstroms zeigt gleich dem linken der Katscha schon entwaldete Höhen, und am rechten Ufer ziehen grüne Ackerfelder hoch empor an der dunkelen Umrahmung der Nadelwälder. — Die Sibiriaken lächelten ungläubig, als es hiess, man werde dem ungefügen Riesen die beleidigende Zumuthung einer stehenden Brücke machen. Der Eisgang auf dem Jenissei ist von schreckenerregender Grossartigkeit: rechts und links tosen ungeheure Eisschollen gegen die Ufer, sich zuweilen bis zu einer Höhe von 6 m thürmend; aber die Menschenkunst scheute den Kampf mit dem Riesen nicht. Schon ragen stolz und ruhig eine Anzahl Pfeiler aus den geschwollenen Fluthen und zertheilen mit ihren Eisbrechern die schäumenden Wellen des Stroms. Ostwärts von Krassnojarsk ist 3 Mal jede Woche Zugverbindung. In der alten Zeit gelangten wir auf dem guten, wenngleich bergigen Postwege in 24 Stunden, im Winter sogar in 22 Stunden nach Kansk. Die Eisenbahn thut's jetzt in 18! Die Glücklichen, die einen Fahrschein erlangt hatten, konnten die Geduld der Bediensteten bewundern, mit welcher sie die 10 Mal wiederholte Bitte um weitere Scheine ebenso oft abschlugen. Von Kljutschi bis Irkutsk fährt man mit der Post oder vielmehr mit eigens gemiethetem Fuhrwerk. Man zahlt für eine Fahrt von 20 bis 25 Werst gewöhnlich 5 bis 6 R. Dieser Umstand zeigt schon, dass in Sibirien jetzt das Geld auf der Strasse liegt. Leider gelangt es nicht in die Taschen der fleissigen Leute, wenigstens nicht zum grössten Theil. Manche Schenke wirft einen Jahresertrag von 10 000 bis 15 000 R. ab. Die alte sibirische Einfachheit verschwindet, und wer das Land in 5 Jahren nicht gesehen hätte, würde es kaum wiedererkennen. — Am Baikal erbaut man gegenwärtig einen mächtigen Eisbrecher zum Uebersetzen der Eisenbahnzüge. In Barantschuk und Mysowaja hat der Hafenbau begonnen. Eine wissenschaftliche Abordnung des Seeamts studirt das gewaltige Binnenmeer, und ringsum schürft man nach edlen Metallen und Kohlen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Cassel-Schwerte zwischen den Stationen Neheim-Hüsten und Wickede neu errichtete Personenhaltepunkt Vosswinkel dem Verkehr übergeben.

Eine Gepäckabfertigung findet auf dem Haltepunkt nicht statt. Das aufgelieferte Gepäck wird nur unter der Bedingung der Nachabfertigung angenommen.

Cassel, den 17. September 1897. (2084)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird die an der Strecke Nordhausen-Münden zwischen den Stationen Sollstedt und Niederorschel neu errichtete Haltestelle Bernterode dem Verkehr (Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr) übergeben.

Cassel, den 15. September 1897. (2085)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen

Die im Bezirk Berlin an der Berliner Ringbahn gelegene Station „Friedrichsberg" erhält vom 1. Oktober d. J. ab die Bezeichnung „Frankfurter Allee".

Berlin, den 17. September 1897. (2086)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

1. Zufolge Ueberschwemmung und Beschädigung des von Pozsony-Ujváros zur Umladestelle der Donaudampfschifffahrts-Gesellschaft abzweigenden Geleises war der Verkehr nach und von dieser Umladestelle vom 5. bis zum 14. August l. J. eingestellt.

2. Auf der Lokalbahn Pozsony-Ujváros-Dunaszerdahely-Uj-Komárom wurde infolge der durch Hochwasser verursachten Beschädigung des Bahnkörpers zwischen den Stationen Lak, Tany und Uj-Komárom der gesammte Zugverkehr am 7. August l. J. eingestellt und nach Behebung des Verkehrshindernisses am 4. September l. J. wieder eröffnet.

Ebenfalls wegen Hochwasser war der Verkehr:
a) zwischen den Stationen Duna-Almás-Neszmély, der Lokalbahn Almás-Füzitö-Esztergom, vom 9. bis 13. August l. J.,
b) zwischen den Stationen Pancsova und Pancsova-Temespart, der Pancsova-Petrovoszellóer Lokalbahn, vom 16. Juni bis 27. August l. J.

eingestellt.

3. Der Verkehr zwischen den Stationen Magyar-Nádas und Egeres der Nagy-Várad-Kolozsvárer Strecke war wegen infolge eines Bergsturzes verursachter Unfahrbarkeit der genannten Strecke vom 27. Juni bis 31. August l. J. eingestellt.

4. Laut einer uns zugekommenen Mittheilung der kgl. serbischen Staatsbahn wurde der am 30. Mai l. J. infolge der durch Hochwasser verursachten Beschädigung des Bahnkörpers zwischen den Stationen Stalatz und Nis eingestellt gewesene Eisenbahn-Zugverkehr am 24. August l. J. wieder eröffnet. (2087)

Budapest, am 11. September 1897.
Die Direktion
der k. ung. Staatsbahnen.

4. Güterverkehr.

Eröffnung der Personenhaltestelle Dahlbusch für den Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Strecke Gelsenkirchen-Kray Nord gelegene, seither nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Dahlbusch unseres Bezirks auch für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Eil- und Frachtgütern (Stückgut- und Wagenladungen) eröffnet werden.

Von dem gleichen Zeitpunkte ab erhält die Haltestelle die anderweite Bezeichnung „Dahlbusch-Rotthausen".

Essen, den 15. September 1897. (2088)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Am 20. September 1897 treten im obengenannten Verbands-Tarifheft 1 vom 1. Januar 1896 folgende direkte Frachtsätze für Holz des Ausnahmetarifs Nr. 3 A und B unter den in diesem Tarif enthaltenen Bedingungen in Kraft.

Nach Mittelsteine, Direktion Breslau, von	A	B
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	
Freudenthal k. k. Staatsbahn	63*)	52
Kriegsdorf k. k. Staatsbahn	63*)	52

*) Siehe Anmerkung Seite 48 im Nachtrag II unter Nr. 10.

Breslau, den 16. September 1897. (2089)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. November d. J. wird der I. Nachtrag zum belgisch-südwestdeutschen Tarifheft 2 b (belgischer Binnenverkehr mit Basel loko und transit) eingeführt werden. Der Nachtrag enthält insbesondere ermässigte Frachtsätze für gewisse Waaren im Verkehr mit bestimmten westschweizerischen Stationen, daneben noch sonstige Ergänzungen und Aenderungen, durch welche zum Theil auch Erhöhungen herbeigeführt werden. Weitere Auskunft ertheilen unsere Verkehrsinspektion in Basel und unser Tarifbüreau in Strassburg. (2090)

Strassburg, den 11. September 1897.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. (Verkehr mit Ungarn.) Am 1. Oktober d. J. gelangen für die Beförderung von Mehl und Mahlprodukten sowie von Kleie im Verkehre zwischen einzelnen Stationen der königlich ungarischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der königlichen Eisenbahndirektionen Hannover und Magdeburg (Linie Magdeburg-Oschersleben-Halberstadt-Paderborn und nördlich davon) andererseits ermässigte Frachtsätze zur Einführung, welche für die bis Ende Dezember 1897 abgefertigten Sendungen bei Auflieferung einer Mindestmenge von 2500 t nachträglich im Rückvergütungswege angewendet werden. In dieses Mindestgewicht werden sowohl die im Elbe-Umschlagsverkehre als auch die im direkten Verbandsverkehre abgefertigten Sendungen eingerechnet.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen zu erfahren.

Breslau, den 10. September 1897. (2091)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verbands-Güterverkehr. In den vorstehend bezeichneten Verbands-Güterverkehr werden die nachstehend genannten Stationen des Direktionsbezirks Halle einbezogen, und zwar:
a) die Stationen Sandersdorf, Tannepöls und Zörbig mit Eröffnung der Strecke Bitterfeld-Stumsdorf,
b) die zwischen Eisleben und Riestedt gelegene Haltestelle Blankenheim mit ihrer Eröffnung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und über den Zeitpunkt ihrer Anwendung ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 15. September 1897. (2092)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-elsass-lothringisch-luxemburgischer Leichen-, Vieh- und Fahrzeugverkehr. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der kgl. württtb. Staatseisenbahnen einerseits, sowie Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits vom 1. Juni 1896 gelangt auf den 1. Oktober 1897 ein Nachtrag II zur Einführung, welcher Taxen für die Station Oehringen enthält. (2093)

Stuttgart, den 13. September 1897.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-mährisch-österreichisch-schlesischer Kohlenverkehr. Am 15. Oktober d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Kattowitz nach Stationen
a) der k. k. österreichischen Staatsbahnen sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Mähren und Schlesien);
b) der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linien in Mähren und Niederösterreich)

in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. November 1896 nebst Nachtrag I aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält im allgemeinen Ermässigungen. Soweit in einzelnen Stationsverbindungen Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 15. November d. J. bestehen.

Der Tarif wird in etwa 8 Tagen bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 65 ₰ käuflich zu beziehen sein. Bis dahin ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau nähere Auskunft.

Kattowitz, den 16. Sept. 1897. (2094)
Königliche Eisenbahndirektion.

Unentgeltliche Beförderung von Liebesgaben für die Ueberschwemmten in der Provinz Brandenburg. Die nach der Bekanntmachung vom 28. August d. J. auf den preussischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckar- und der Lübeck-Büchener Eisenbahn gewährte unentgeltliche Beförderung von Liebesgaben, die zur Unterstützung der durch Ueberfluthungen und Hagelschlag betroffenen Bevölkerung bestimmt sind, wird unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen nach dem Ueberschwemmungsgebiet in der Provinz Brandenburg ausgedehnt. Die Vergünstigung wird ferner bezüglich der Ueberschwemmungsgebiete in den Provinzen Schlesien und Brandenburg auch für Saatgetreide gewährt, das aus freiwilligen Gaben von Unterstützungskomitees oder staatlichen oder Kommunalbehörden

beschafft und zur Vertheilung an bedürftige Bewohner des Ueberschwemmungsgebietes befördert wird. Ueber die Stellen, welche in der Provinz Brandenburg mit der Vertheilung der Liebesgaben betraut sind, werden die Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Berlin, den 16. September 1897. (2095)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Gütertarif der Gruppe II. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Biniew, Bojanowo, Chwalibogowo, Gostyn, Kankel, Kempen, Kobylin, Koschmin, Kosten, Kröben, Lenka, Lissa i/P., Rawitsch, Schildberg und Wollstein des Eisenbahn-Direktionsbezirks Posen in den im Gruppentarif II bestehenden Ausnahmetarif 19 für gebrechten Flachs als Versandstationen einbezogen.

Breslau, den 15. September 1897. (2096)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-sächsischer Verbandsverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. September d. J. wird die Station Oelsnitz i. V. der königlich sächsischen Staatseisenbahnen in den Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ist bei den betheiligten Stationen Auskunft zu erhalten.

Dresden, am 18. September 1897. (2097)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Gruppentarif V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, mitteldeutscher und westdeutscher Privatbahn-Gütertarif (Heft 3 bezw. 2) Staatsbahn - Vieh- usw. Tarif, thüringisch - hessisch - sächsischer und thüringisch - hessisch - bayerischer Verbands-Gütertarif. Am 1. Oktober d. J. werden die an der diesseitigen Strecke Zeitz-Camburg a. d. Saale gelegenen bereits für den Personen- und Gepäckverkehr eröffneten Haltestellen Droyssig und Osterfeld, Reg.-Bez. Merseburg auch für die Abfertigung von Eil-, Frachtstück- und Wagenladungsgut, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von grösseren Fahrzeugen (Lokomobilen, Künstlerwagen, Möbelwagen, Dreschmaschinen u. dergl.) sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Soweit zu den vorbezeichneten Tarifen Nachträge bereits vorliegen, treten die in denselben für Droyssig und Osterfeld, Reg.-Bez. Merseburg enthaltenen und als gültig vom Tage der Betriebseröffnung dieser Stationen bezeichneten Entfernungen bezw. Frachtsätze in Kraft. Im übrigen werden bis zum Erscheinen von Tarifnachträgen der Frachtberechnung im Verkehr von und nach Droyssig die Entfernungen der Station Zeitz, pr. Stb. zuzüglich 9 km bezw. der Station Camburg a. d. Saale zuzüglich 30 km und im Verkehr von und nach Osterfeld, Reg.-Bez. Merseburg die Entfernungen der Station Zeitz, pr. Stb. zuzüglich 18 km bezw. der Station Camburg a. d. Saale zuzüglich 20 km zu Grunde gelegt, wobei die sich jeweilig ergebenden niedrigsten Gesammtentfernungen zur Anwendung kommen.

Erfurt, den 15. Septbr. 1897. (2098)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

Sächsisch-südwestdeutscher Verband. Am 1. Oktober d. J. wird die Station Karlsruhe Viehhof für Thiersendungen in besonderen Eisenbahnwagen, die nach dem städtischen Viehhof oder Schlachthaus in Karlsruhe aufgegeben werden beziehungsweise dahin adressirt sind, in den direkten Verkehr einbezogen.

Es gelten für Karlsruhe Viehhof die gleichen Frachtsätze wie für Karlsruhe Hauptbahnhof zuzüglich einer Ueberfuhrgebühr von 1,50 ℳ. für den Wagen.

Dresden, den 15. Septbr. 1897. (2099)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif. Für die Beförderung von Holz zwischen Kuchl und Hallein einerseits und Endorf andererseits sind mit Gültigkeit vom 10. September Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gelangt.

München, im September 1897. (2100)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Der seit dem 19. April/1. Mai 1895 bestehende Ausnahmetarif 7 nebst den Nachträgen I—VII (einschliesslich der durch Bekanntmachung vom 12. Juni cr. eingeführten Frachtsätze), gültig für die Beförderung von Getreide usw. von Stationen russischer Eisenbahnen nach Danzig und Neufahrwasser tritt mit dem 1./13. November d. J. ausser Kraft. Ueber die Einführung des mit demselben Tage zur Einführung kommenden neuen Tarifs wird besondere Bekanntmachung erfolgen.

Danzig, am 20. September 1897. (2101)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-österreichisch-ungarischer Verband. In dem am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Nachtrage IV zum Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1, sind die Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifs 40 (Kohlen-Elektroden) für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen und Vororten einer- und den niederländischen Hafenstationen andererseits wie folgt abzuändern:

		für 100 kg in Mark
Amsterdam . . .	transit	5,71
Middelburg N. St. B.	transit	5,71
Rotterdam	transit	5,71
Vlissingen N. St. B.	transit	5,71
Dordrecht transit		5,71
Hoek van Holland H. B. trans.		5,81

Dresden, den 16. September 1897. (2102)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. tritt in Heft 7 vom Theil II des Tarifs für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen einerseits und den Stationen der Prinz Heinrich-Bahn andererseits, vom 1. März 1890, ein direkter Frachtsatz für die Beförderung von Roheisen von Station Steinfort der Prinz Heinrich-Bahn nach der Station Neumühl der königlichen Eisenbahndirektion Essen mit 8,12 ℳ. für 1000 kg in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 17. September 1897. (2103)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Getreideverkehr über Wirballen. Der seit dem 20. März alten/1. April neuen Stils 1895 bestehende direkte deutsch-russische Ausnahmetarif 7, Theil I, nebst den Nachträgen I bis VII (einschliesslich der durch Bekanntmachung vom 4. Juni d. J. eingeführten Frachtsätze), gültig für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Malz, Malzkeime, Mehl, Mühlenfabrikate, Kleie und Oelkuchen von russischen Stationen nach Königsberg, Memel und Pillau über Wirballen tritt mit dem 1./13. November alten/neuen Stils 1897 ausser Kraft. An seine Stelle tritt von demselben Tage ab ein neuer Tarif; über die Einführung desselben wird besondere Bekanntmachung ergehen. (2104)

Bromberg, den 17. September 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Kohlenelektroden treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief	10 000 kg und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz		
von Wien II K.F.J.B., K. F. N. B., ö.N.W.B., St.E.G.	224 ₰	162 ₰
„ Wien I K. E. B.	244 „	181 „
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Wien II K.F.J.B., K. F. N. B., ö.N.W.B., St.E.G.	219 ₰	157 ₰
„ Wien I K. E. B.	239 „	176 „
Nach Dresden-Elbkai		
von Wien II K.F.J.B., K. F. N. B., ö.N.W.B., St.E.G.	278 ₰	209 ₰
„ Wien I K. E. B.	298 „	228 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 14. September 1897. (2105)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ausgabe des Nachtrages XI zum Lokal-Gütertarif. Am 1. Oktober 1897 tritt zu dem vom 1. Januar 1890 auf den Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn gültigen Lokal-Gütertarif (Theil II) der Nachtrag XI in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Eröffnung der Station Krasznó für den Gesammtverkehr.
2. Aufhebung der Gebühren für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, als Eilgut.
3. Aufhebung des Frachtsatzes von Oderberg nach Trzynietz in den Ausnahmesätzen „2" des Ausnahmetarifes I (Kohle etc.).
4. Aenderung des Ausnahmetarifes V (Eisen etc.).
5. Aufhebung des Ausnahmetarifes XIV (Möbelwagen).

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Tarifabtheilung der k.k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Maria-Valeriegasse 11) erhältlich.

Budapest, am 14. September 1897. (2106)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages V zu Theil II, Heft 1 und des Nachtrages VII zu Theil II,

Heft 3, zum Lokal-Gütertarife, Neuauflage vom 1. Januar 1897. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1897, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Policka-Skutsch der Lokalbahn Zwittau-Policka, gelangt zum Lokal-Gütertarife vom 1. Januar 1897, Theil II, Heft 1 ein Nachtrag V, und zu Heft 3 ein Nachtrag VII zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

I. Abänderungen und Ergänzungen,
II. Berichtigungen, und der Nachtrag VII insbesondere den Tarif und Kilometerzeiger für die Lokalbahn Zwittau-Policka-Skutsch.

Exemplare der bezeichneten Nachträge sind in den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. = 20 Heller pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 15. September 1897. (2107)

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Lokalbahn Mseno-Unter-Cetno. (Im Betriebe der k. k. priv. Böhm. Nordbahn.) Tarif für den Personen- und Frachtenverkehr. Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Lokalbahn Mseno-Unter-Cetno tritt der Gebührentarif für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf dieser Lokalbahn in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei der Direktion der k. k. priv. böhm. Nordbahn um den Preis von 60 Heller bezogen werden.

Prag, am 14. September 1897. (2108)

Die Direktion
der k. k. priv. böhm. Nordbahn,
als betriebsführende Verwaltung
der Lokalbahn Mseno-Unter-Cetno.

6. Lieferfristen.

K. k priv. Südbahngesellschaft. Aufhebung von Zuschlagsfristen. Die mit der Kundmachung Nr. 11502/CII vom 14. v. Mts. (Nr. 65 Inser.-Nr. 1854 d. Ztg.) verlautbarten, durch den Erlass des hohen k. k. Eisenbahnministeriums Nr. 7655/III vom 19. v. Mts. genehmigten Zuschlagsfristen von 3 Tagen bei Frachtgütern und 1 Tag bei Eilgütern, für nach Wien loko bestimmte, oder Wien transitirende Sendungen, treten mit heutigem Tage ausser Kraft.

Wien, am 17. September 1897. (2109)

Die Generaldirektion.

Zittau-Oybin-Jonsdorfer Schmalspurbahn. Anlässlich der durch die Regulirung des Mandauflusses bedingten Aenderungen im Betriebe auf der Strecke Zittau-Bahnhof-Zittau-Vorstadt wird die Lieferfrist für die in der Zeit vom 28. bis mit 30. September d. J. über diese Strecke zu befördernden Güter aller Art in Wagenladungen um 3 Tage verlängert. Dieser Zuschlag erfolgt auf Grund von § 63 (3) der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und ist vom königlichen Finanzministerium genehmigt worden.

Dresden, am 16. September 1897. (2110)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

7. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Lieferung von Lokomotiven. Wir beabsichtigen die Lieferung von 20 Güterzuglokomotiven gleicher Bauart zu vergeben. Die einschlägigen Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 3,00 ℳ. erhoben werden. Schriftliche, verschlossene und mit der Aufschrift „Lieferung von Güterzuglokomotiven“ versehene Angebote wollen bis spätestens zum 12. Oktober 1897 postfrei bei uns eingereicht werden. Die Zuschlagsfrist beträgt 3 Wochen.

Karlsruhe, im September 1897. (2111)

Gr. Generaldirektion.

8. Offene Stellen.

Bei der demnächst zu eröffnenden Kleinbahn Kyritz-Perleberg ist spätestens zum 15. Oktober d. J. die Stelle eines **Stationsaufsehers** zu besetzen. Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an

die Direktion (2112)
der Prignitzer Eisenbahn in Perleberg.

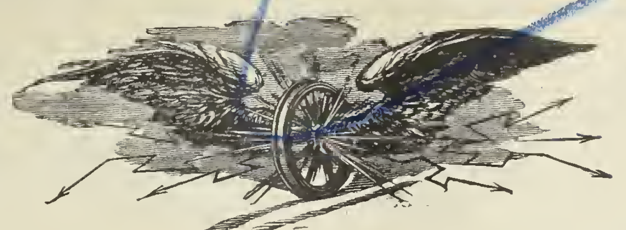
Anzeigen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Verlagsbuchhandlung O. Leiner in Leipzig, betr. Elektr. Fernschnellbahnen der Zukunft, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 26.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 75. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 25. September 1897.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 22. September 1897.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Dieser Nummer liegt Nr. 18 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Das Beschwerdebuch.

Von **C. Klötzer**, Dresden.

Das Beschwerdebuch ist nicht im Eisenbahnwesen geboren, sondern als Kind des Postverkehrs zur Welt gekommen, lange schon, bevor an Eisenbahnen zu denken war; denn nachweislich war das Post-Beschwerdebuch schon zu Anfang dieses Jahrhunderts eingeführt. Zu jener Zeit nahm das Briefporto noch eine so achtunggebietende Höhe ein, dass man Briefe gerne ungeschrieben liess, wenn sie nicht unbedingt nöthig waren. Und weil man Beschwerden bei der Postbehörde über grobe oder säumige Diener wohl als recht wünschenswerthe, aber doch nicht unbedingt erforderliche, des theuren Portos werthe Korrespondenzen betrachten mochte, so war das Beschwerdebuch damals jedenfalls ein ganz gutes Auskunftsmittel für das Publikum sowohl wie für die Postverwaltung.

Als dann die Eisenbahnen die Personenbeförderung übernahmen, rüsteten sie ihre Bahnhöfe auch mit dem Beschwerdebuch aus; während aber die Postverwaltung schon längst auf dieses Verständigungsmittel zwischen Publikum und Verwaltung verzichtet hat, fristet es im Eisenbahnverkehre sein unedles Dasein fort zum gleichmässigen Verdrusse aller Organe, die sich mit ihm zu befassen haben. Man kann darüber vielleicht getheilter Meinung sein, ob das Beschwerdebuch überhaupt jemals einen wirklichen Nutzen gebracht hat, — heute aber wird sich keiner, der die Verhältnisse genügend beurtheilt, der Erkenntniss verschliessen können, dass die Existenzberechtigung dieses Buches auf das allergeringste Maass herabgesunken ist, und dass es Zeit wird, es endlich zu beseitigen.

„Das Beschwerdebuch liegt im Stationsbüreau aus“! Klingt das nicht schon wie eine höfliche Einladung zum Beschwerdeführen? Gewiss, und es gibt auch eine Anzahl von Reisenden, die dieser höflichen Einladung nicht widerstehen können. Aber man betrachte einmal diese Leute und das, was sie in die Beschwerdebücher eintragen. Unter zehn Beschwerdeführern waren fünf in angeheitertem Zustande, vier in unzurechnungsfähiger Erregung über irgend ein Missgeschick, das sie betraf und nur der zehnte vielleicht trug mit kaltem Blute die einzige begründete Beschwerde ein. Daraus erklärt sich, dass von zehn Beschwerdeführern in der Regel neun schon am nächsten Tage bereuen, ihren Namen im Beschwerdebuch verewigt zu haben. Wäre das Buch nicht dagewesen, so wäre ihnen diese Reue und in gar nicht seltenen Fällen auch eine offenkundige Blamage erspart geblieben.

Und was erfährt denn die Verwaltung aus den Einträgen in die Beschwerdebücher? Sehen wir uns doch ein paar solcher Einträge an:

„Als ich heute mit dem Zuge, der Vormittags 10 Uhr 15 Minuten in N. eintreffen soll, mit 20 Minuten Verspätung eintraf, war der Anschlusszug nach O. bereits fort. Ich beschwere mich über diese Rücksichtslosigkeit. Auf meine Frage, warum der Zug nicht gewartet habe, antwortete mir der Stationsvorstand in wenig höflicher Weise, die Zuwartefrist sei abgelaufen gewesen.“

Die Verwaltung erfährt hier etwas, was ihr schon durch den Fahrrapport bekannt wird; die Zuwartefrist ist ihr auch bekannt, bleibt der „wenig höfliche“ Stationsvorstand übrig. Der hat natürlich nichts weiter gethan, als dem erregten Reisenden mitzutheilen, was er wissen wollte. Der Beschwerdeführer erhält Bescheid, ärgert sich, dass er sich überhaupt in der ersten Hitze beschwert hat und — das Beschwerdebuch liegt wieder im Stationsbüreau aus.

„Ich beschwere mich, dass ich heute früh um ¾4 Uhr zum ersten Zuge im Bahnhofsrestaurant hier von der Buffetmamsell schnippisch behandelt worden bin.“

Die Erörterung und hochnothpeinliche Vernehmung beginnt und ergibt, dass sich der Reisende unziemliche Scherze erlaubt und deshalb eine allerdings derbe Abfertigung von der Buffetdame erhalten hatte. Dem Manne war das Beschwerdeführen entschieden zu leicht gemacht.

„Als ich heute früh zum Zuge kam, wurde mir das Einsteigen verwehrt, obgleich der Zug noch nicht im Gange war. Ich musste sitzen bleiben und verlange Schadenersatz.“

Die Erörterung ergibt, dass der Mann verhindert wurde, auf den fahrenden Zug zu springen und so eigentlich Ursache gehabt hätte, sich höflichst zu bedanken. Das hätte er bei reiflicher Ueberlegung vielleicht auch gethan, aber die Nähe des Beschwerdebuches und der augenblickliche Aerger brachten das Gegentheil zuwege.

Da ist ein anderer Sitzengebliebener, der behauptet, die Stationsuhr gehe 2 Minuten vor. In der Zwischenzeit bis zum nächsten Zuge hat er Zeit und Gelegenheit, seinem Aerger im Beschwerdebuche Luft zu machen, später entdeckt er, dass seine *eigene* Uhr 2 Minuten nachgehe. Die Beschwerde ist aber eingeschrieben, die Verwaltung hat die unnöthige Arbeit, der Reisende ein böses Gewissen und kein Mensch irgend welchen Nutzen.

Es ist eine Thatsache und psychologisch erklärbar, dass viele Reisende sich während der Reise in einem Zustande besonderer Erregung befinden. Ihnen sollte man alles fernhalten, was dieser Erregung Nahrung gibt oder ihr zum Opfer fällt. Dass hierunter auch das Beschwerdebuch gerechnet werden muss, wird man nicht leugnen wollen. Die Neigung zum Beschwerdeführen ist gewissermaassen latent und harrt nur des Anstosses, sich zu bethätigen. Hätte der Beschwerdeführer nur ein paar Stunden nach der Reise nothgedrungen Zeit zur Ueberlegung, so würde die ruhige Vernunft über die unvernünftige Erregung wieder die Oberhand gewinnen und die Beschwerde unterbleiben. Aber „das Beschwerdebuch liegt ja im Stationsbüreau aus!“

In einer Universitätsstadt pflegten öfters Studenten nach durchzechter Nacht in den frühesten Morgenstunden das Bahnhofsrestaurant aufzusuchen und dort Gelegenheit zu allerlei Händeln zu suchen. Das Eintragen von Beschwerden wurde dabei geradezu als Sport betrieben. Mit solchem Unfug musste sich nun ein ganzer Verwaltungsapparat ernsthaft beschäftigen!

Und wieviel Beschwerden angeheiterter oder betrunkener Passagiere finden sich auch sonst in den Beschwerdebüchern! Von dem heimkehrenden Festgenossen, der die Heimathstation verschlafend und ein paar Stationen weiter erwachend, nun flugs den Schaffner für sein Ungemach verantwortlich macht, bis zum betrunkenen Landstreicher, der unter unzähligen Tintenklecksen seinen Namen und ein paar unzusammenhängende Worte kaum leserlich einträgt, finden sich alle Grade und Nüancen der Trinkerzunft und Bezechtheit vertreten. Hier ist aber gewiss die Frage erlaubt: entspricht es der Würde der Verwaltung, einem solchen Manne das Beschwerdebuch hinzulegen, damit er seine ungerechtfertigten Anklagen hineinschreibe oder hineinzuschreiben versuche? Wir möchten diese Frage verneinen und wir finden es vor allem auch nicht der Würde des Beamten entsprechend, wenn dieser von einem mehr oder weniger betrunkenen Reisenden gezwungen werden kann, ihm das Beschwerdebuch vorzulegen. Denn einem solchen Zwange ist der Beamte immer unterworfen. Auch wenn es ihm ganz offenkundig erscheint, dass er einen Betrunkenen vor sich hat, ist es riskant, ihm das Beschwerdebuch zu verweigern, weil das Urtheil über die Zurechnungsfähigkeit des Beschwerdeführers nicht immer auf untrügliche Merkmale gegründet werden kann und schliesslich aus naheliegenden Gründen auch nicht Sache des Beamten sein darf. Die „Verweigerung des Beschwerdebuches“ aber würde unter den heutigen Verhältnissen und da das Beschwerdebuch sogar von der Verkehrsordnung sanktionirt wird, zu den Todsünden gehören, deren sich ein Betriebsbeamter schuldig machen kann. Um so mehr muss der Wunsch gerechtfertigt erscheinen, dass eine Einrichtung beseitigt werde, die von der Zeit überholt, nur eine Quelle unnöthiger und nutzloser Arbeit geworden ist und bei der Eisenbahn ebenso gut entbehrt werden kann und muss, wie bei der Post. Diese hat es wohl erkannt, dass es einer grossen Verwaltung nicht angemessen erscheint, wenn bei jeder Postexpedition jeder beliebige Mensch das Beschwerdebuch verlangen und darin gewissermaassen die schlechten aber selten begründeten Zeugnisse über die Verwaltung studiren und goutiren kann. Die Eisenbahnverwaltungen mögen darin nicht anders denken, sie mögen die verlockende Gelegenheit zu unnöthiger Beschwerdeführung beseitigen. Bei wirklichen Missständen wird das Publikum 5 oder 10 ₰ Porto für eine Karte oder einen Brief an die Verwaltung nicht scheuen. Also fort mit den Beschwerdebüchern!

Der Entwurf zum neuen Normal-Buchungsformular für die Eisenbahnen Deutschlands.

Im deutschen Reichstage gab der Abg. Dr. Hammacher am 11. Juni 1873 dem Wunsche Ausdruck, „dass ebenso wie es seit vielen Jahren im Königreiche Preussen geschehe, in Zukunft auch für das gesammte Deutsche Reich amtliche, zuverlässige, vergleichsfähige statistische Ziffern, die auf gleichmässigen Grundlagen beruhen, über den Betrieb und den Zustand der Eisenbahnen veröffentlicht werden.“ Der Regierungsvertreter erkannte den Werth einer solchen Zusammenstellung an und versprach, Einleitungen zu treffen, sie zu beschaffen. Am 1. April 1878 betonte der genannte Reichstagsabgeordnete wiederholt, wie nothwendig es sei, dass wir in Deutschland zu einer auf einheitlichen Grundlagen beruhenden Eisenbahnstatistik gelangten. Zu dieser Zeit waren aber die vom Reichs-Eisenbahnamt eingeleiteten Verhandlungen wegen Feststellung der wesentlichsten Grundlagen einer einheitlichen Statistik für die Eisenbahnen Deutschlands, namentlich wegen der möglichst gleichmässigen Buchung der Betriebseinnahmen und -Ausgaben, ihrem Abschluss bereits nahe. Schon im Jahre 1876 hatte das Reichs-Eisenbahnamt ein Normal-Buchungsformular an der Hand des Etatsschemas der preussischen Staatseisenbahnen entworfen und den betheiligten Bundesregierungen und Bahnverwaltungen zur Prüfung vorgelegt. Der Entwurf begegnete manchem Widerspruch. Er verlangte die Trennung von so mancher alten, liebgewonnenen und in Rücksicht auf den jeweilig ins Auge gefassten Zweck vielleicht auch sachgemässen Vertheilung der Einnahmen und Ausgaben der Staats- und Privatbahnen. Namentlich dem Verein der Privatbahnen im Deutschen Reiche ging die Zergliederung — besonders der Ausgaben — nicht weit genug; dieselben gingen davon aus, dass die nach dem Normal-Buchungsformular aufgestellten Rechnungen über die Ausgaben nicht nur in ihrer Gesammtheit, sondern auch für jeden einzelnen als wichtig anerkannten Zweig der Verwaltung vollständigen Aufschluss geben sollten. In den Verhandlungen im Reichs-Eisenbahnamt in der Zeit vom 3. bis 9. April 1878, an der sowohl Vertreter der Bahnen besitzenden Bundesstaaten als auch Vertreter der Privateisenbahnen theilnahmen, wurde der Entwurf des Reichs-Eisenbahnamts erweitert und festgestellt. Die Erweiterung bezog sich hauptsächlich darauf, dass die Ausgaben nicht nur nach den drei Verwaltungszweigen: Allgemeine Verwaltung, Bahnverwaltung und Transportverwaltung auseinander gehalten, sondern die Ausgaben der letzteren auch nach den Dienstzweigen: äusserer Bahnhofs-, Expeditions-, Zugbegleitungs- und Zugförderungsdienst getrennt werden sollten. Das Normal-Buchungsformular wurde mit dem Etatsjahre 1880 eingeführt und ist im wesentlichen unverändert heute noch in Kraft. Soweit irgend thunlich, haben verschiedene Staatsregierungen für die Gruppirung und Nachweisung der Staatseisenbahn-Einnahmen und -Ausgaben in ihren Staatshaushalts - Etats und in ihrem Staatsrechnungswesen Abweichungen von sonst geltenden Grundsätzen lediglich in Rücksicht auf das Normal-Buchungsformular für die Eisenbahnen Deutschlands und die damit erstrebte Einheitlichkeit der Buchungen zugestanden.

Mit der Neuorganisation am 1. April 1895 führte die preussische Staatseisenbahn-Verwaltung zugleich weitreichende Vereinfachungen ihres gesammten Buchungs- und Rechnungswesens durch. Dabei wurden die Einrichtungen sehr scharf auf ihre unbedingte Nothwendigkeit geprüft. Vor allem die Wirthschaftlichkeit, das Bedürfniss der Verwaltung im Auge haltend, liess man manches Alte — und wie leicht wird in unserer schnelllebenden Zeit etwas alt! — fallen. Auch die Statistik kam schlecht dabei weg. Bedenken, die in dieser Hinsicht auftauchen konnten, wurden vorläufig beiseite gestellt. Wo Kassen- und Wirthschaftsbuchungen nicht mehr ausreichten, statistischen Anforderungen zu genügen, wurden besondere Aufzeichnungen oder Ermittelungen in einfachster Art, wohl auch Schätzungen in Aussicht genommen.

Das gewaltig verkürzte preussische Eisenbahn-Rechnungsmuster fand Anklang bei anderen Verwaltungen. Die bayerische Staatseisenbahn-Verwaltung übernahm es mit wenigen Aenderungen im Jahre 1896 und die württembergische Staatseisenbahn hat es der Veranschlagung ihrer Einnahmen und Ausgaben im Hauptfinanzetat 1897/99 zu Grunde gelegt.

Im Gegensatz zu dem neuen preussischen Eisenbahn-Rechnungsmuster verlangt die im Reichs-Eisenbahnamt bearbeitete „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands“ (die Reichsstatistik) ausserordentlich viele Angaben — nicht immer zur besonderen Genugthuung der Verwaltungen, denn statistische Ermittelungen und Zusammenstellungen werden vielfach als eine wenig willkommene Zugabe zu den laufenden Dienstgeschäften, die ohnehin fortgesetzt anwachsen, empfunden. Insbesondere bei der preussischen Staatsbahnverwaltung musste die Beschaffung der in der Reichsstatistik verlangten speziellen Unterlagen unbequem werden, weil — neben der Ueberzeugung von dem geringen praktischen Werthe so mancher statistischen Ergebnisse — auch praktische Schwierigkeiten insofern sich geltend machten, als die früheren Anschreibungen, aus denen die betreffenden Zahlen zu entnehmen waren, seit Einführung des verkürzten preussischen Rechnungsmusters überhaupt nicht mehr geführt wurden. Kein Wunder also, wenn auch die Reichsstatistik sehr bald den Vereinfachungsbestrebungen der preussischen Verwaltung weichen muss. So ist denn nach siebzehnjährigem Bestande die reformirende Hand auch an sie gelegt worden. Vom Reichs-Eisenbahnamt sind im vorigen Monat den betheiligten Bundesregierungen und Verwaltungen Entwürfe zu neuen Tabellen der Reichsstatistik und zum Normal-Buchungsformular zur Prüfung übersandt worden.

Das gegenwärtig noch in Geltung befindliche, vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Normal - Buchungsformular bezieht sich auf zwei Hauptrechnungen: die Rechnung des Eisenbahnbetriebes und die Rechnung des Eisenbahnbaues, sowie auf fünf Spezial- oder Nebenrechnungen: die Rechnung des Erneuerungsfonds, des Reservefonds, des Werkstättenbetriebes, der Betriebsmaterialien - Verwaltung und der Hilfskassen für Beamte und Arbeiter. Der Entwurf des neuen Normal-Buchungsformulars lässt die Spezialrechnungen des Werkstättenbetriebes und der Betriebsmaterialien - Verwaltung unerwähnt. Die Hauptsache bleibt wie bisher selbstredend die Rechnung des Eisenbahnbetriebes. Diese gliedert jetzt die Einnahmen in 6 Titel, diese in 31 Positionen, und 4 Positionen sind in zusammen 12 Unterpositionen zerlegt. Die Ausgaben sind, wenn die Untertitel zu IV und V besonders gerechnet werden, in 12 Titel eingetheilt, diese zerfallen in zusammen 68 Positionen, und 10 Positionen umfassen zusammen 28 Unterpositionen. Sämmtliche Ausgaben sind aber weiter zu vertheilen nach den Verwaltungszweigen: A. Allgemeine Verwaltung, B. Bahnverwaltung und C. Transportverwaltung, letztere wiederum nach 4 Dienstzweigen: a) äusserer Stationsdienst, b) Expeditionsdienst, c) Zugbegleitungsdienst und d) Zugförderungsdienst.

Das neue Formular für die Rechnung des Eisenbahnbetriebes sieht wie das gegenwärtige 6 Einnahmetitel vor. Auch die Zahl der Positionen dieser Titel stimmt im Entwurfe mit der Zahl im alten Formular überein. Es bleiben 31 Positionen. Doch sind die Unterpositionen, deren es im jetzigen Formular 12 gab, gefallen. Die Zahl der Ausgabetitel beträgt 10 (gegen 12), darunter sind 39 Positionen (gegen 68) vorgesehen. Für nur 3 Positionen (gegen 10) schreibt der Entwurf zusammen 10 Unterpositionen (gegen 28) vor. Die weitere Vertheilung der Ausgaben nach den Verwaltungs- und Dienstzweigen ist gänzlich gefallen. Zwar sollen die persönlichen Ausgaben und die Ausgaben für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen sowie der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen noch eine weitere, im Normal-

Buchungsformular nicht unmittelbar vorgesehene Gliederung erfahren; doch braucht diese Gliederung nicht in den Kassenbuchungen durchgeführt zu werden, es soll genügen, wenn sie aus Nebenrechnungen und Sonderaufzeichnungen ersichtlich wird.

Der Umfang des Normal-Buchungsformulars ist also sehr kräftig beschnitten worden, namentlich ist der starke Ausgabezweig kaum wieder zu erkennen. Ob aber bei dieser Beschneidung nur wilde Triebe getroffen worden sind — das muss die Zukunft lehren. Fest steht schon jetzt, dass das neue Formular viel Zeit und Arbeit ersparen wird, und das ist schon ein nicht zu unterschätzender Gewinn. Ob aber der Zweck, dem das Normal-Buchungsformular mittelbar dienen soll, „zuverlässige und vergleichsfähige“ Ziffern zu gewinnen, mehr als bisher erreicht wird, das möchte doch fraglich erscheinen. Ohne Zweifel werden die Ziffern, die später die Reichsstatistik noch bringen wird, an sich zuverlässiger sein. Schon die Möglichkeit von Verwechselungen und irrigen Auffassungen bei der Austheilung unter so viele Gruppen und Untergruppen wird nicht mehr im bisherigen Maasse vorhanden sein. Dagegen ist zu befürchten, dass die Vergleichsfähigkeit der Ziffern durch das neue Formular nicht verbessert, sondern beeinträchtigt wird.

Bisher hatte sich die Betriebsrechnung in der Hauptsache nur mit den Einnahmen und Ausgaben des Betriebes der betreffenden Eisenbahn zu befassen. Die Werkstätten-, Gasanstalts-, Elektrizitäts- und Imprägniranstalts - Betriebe galten dem Bahnbetriebe und dem Bahnbau gegenüber ebenso wie die Verwaltung der Betriebs-, Oberbau-, Bau- und Werkstattsmaterialien als besondere Unternehmungen. Die Aufwendungen für diese Betriebe und Verwaltungen kamen infolgedessen in den Betriebsrechnungen nur insoweit zur Verrechnung, als sie nach Abzug der bezüglichen Einnahmen auf Arbeiten und Lieferungen für den Bahnbetrieb entfielen. Allerdings hatte der Bahnbetrieb schon bisher in der Regel die meisten Kosten dieser Betriebe und Verwaltungen zu tragen; sie wurden aber in der Betriebsrechnung den Leistungen entsprechend nachgewiesen. Löhne, Material- und sonstige Kosten für Ausführungen in den Werkstätten im Interesse des Neubaues, für die Postverwaltung und andere Dritte berührten die Betriebsrechnung gar nicht, sondern wurden nur in den Spezialrechnungen nachgewiesen. Nach dem neuen Entwurfe sollen nun aber sämmtliche Ausgaben und Einnahmen einer Eisenbahnverwaltung ihrer Entstehung nach in der Betriebsrechnung gebucht werden, also auch die Löhne, Material- und sonstigen Kosten zu Werkstättenausführungen für den Neubau und für Fremde sowie die Beschaffungskosten für Betriebs-, Oberbau-, Bau- und Werkstattsmaterialien, die zu Ausführungen auf extraordinäre Fonds verwendet oder an Dritte abgegeben werden. Die Kosten werden freilich in der Betriebsrechnung nicht ungedeckt bleiben. Die Vergütungen für Werkstattsausführungen im Interesse des Neubaues und Fremder werden unter den Einnahmen für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter (Tit. III) und die Werthe der an Dritte abgegebenen Materialien unter den Erträgen aus Veräusserungen (Tit. V) vereinnahmt werden. Dass mit dieser Aenderung der seitherigen Bestimmungen eine wirkliche Verbesserung herbeigeführt worden, möchten wir bezweifeln. Man könnte vielleicht meinen, sich dadurch helfen zu können, dass man jene Einnahmeposten einfach herausgreift und — um schärfere Vergleichsziffern zu erhalten — von den bezüglichen Ausgaben absetzt. Das ist aber nicht angängig, denn die bezüglichen Ausgaben sind auf fast alle Ausgabetitel und Positionen verstreut. Die Gehälter der Werkstättenbeamten, die nach dem jetzigen Formular unter den Werkstättenunkosten in der Spezialrechnung nicht gebucht und den Kosten der einzelnen Leistungen antheilig zugeschlagen werden, werden künftig mit den Gehältern der Betriebs- und Verwaltungsbeamten unter einem Titel stehen, ebenso die übrigen persönlichen Bezüge, die Aufwendungen für Wohlfahrtszwecke usw. Auch die Kosten der in den Werkstätten verbrauchten Betriebsmaterialien werden unter den Kosten der Materialien zur Lokomotivfeuerung, Lokalheizung usw. zur Erscheinung kommen. Hat nun eine Bahn viele Nebenbetriebe, führt sie in ihren Werkstätten nicht blos die Unterhaltung der Transportmittel, sondern auch den Neubau ganzer Wagen aus, so werden selbstredend die Ausgaben für Löhne und für Materialbeschaffung und an sonstigen Kosten unter all' den verschiedenen Ausgabetiteln viel höher zu Tage treten als bei Bahnen, die solche Betriebe nicht oder nicht in demselben Umfange haben. Die Vergleichsfähigkeit der Ziffern wird sich daher nicht mehr auf die einzelnen Titel, namentlich der Ausgaben, sondern nur noch auf den nachgewiesenen Betriebsüberschuss erstrecken können, sie wird also gegenüber den gegenwärtigen statistischen Ermittelungen wesentlich beschränkt werden. Aber gerade auf jene spezielleren Vergleiche schien bei den früheren Reichstagsverhandlungen, als die Reichsstatistik angeregt wurde, besonderes Gewicht gelegt zu werden.

Fest steht, dass in Zukunft auf manche Frage keine Antwort mehr in der Reichsstatistik zu finden sein wird. Ob dies — vom Standpunkte der Eisenbahnverwaltungen aus — als ein besonderes Unglück zu betrachten sei, mag dahin gestellt bleiben. Fast möchten wir es bezweifeln, denn der praktische Nutzen, den die grosse, übersichtliche, peinlich genau bearbeitete und sauber gedruckte Reichsstatistik für den Eisenbahnfachmann hat, wird immer ein beschränkter sein. Eine genauere Durchsicht der unendlichen Zahlenmassen ist nicht jedermanns Sache; noch seltener sind Diejenigen, die in der Lage sind, jene Zahlen zu erfassen, mit einander zu vergleichen und Schlüsse daraus zu ziehen. Das klingt fast unglaublich, ist aber erklärlich. Greift der Eisenbahnpraktiker, dem der Betrieb oder die Verwaltung eine Aufgabe stellt — sei das die Frage, ob vorhandene Anlagen zu verbessern, zu erweitern oder zu beseitigen seien, ob auf einer Strecke mehr Züge gefahren werden sollen, ob das Personal einer Dienststelle zu vermehren oder zu vermindern sei usw. —, greift der Praktiker bei der Lösung einer solchen Aufgabe zur Eisenbahnstatistik, die ihm Jahres-Gesammtzahlen und Durchschnitte für einen ganzen Bahnbereich aus dem abgelaufenen oder dem vorigen Jahre bietet? Wohl kaum. Zur Beurtheilung des praktischen Bedürfnisses kommen zumeist noch andere Gesichtspunkte in Betracht als diejenigen, welche die Statistik in die Hand zu geben vermag. Der Beamte, der in derartigen Fragen die Entschliessung zu fassen hat, kann vielleicht sein dienstliches Gewissen bis zu einem gewissen Grade durch die Statistik beruhigen, er kann auch durch dieselbe dann und wann den Impuls erhalten, in der oder jener Hinsicht vorzugehen — die eigentliche Grundlage seiner Entschliessung wird indess stets das praktische Bedürfniss zu bleiben haben. Um dies zu erkennen, muss er selbst die Augen aufthun, selbst sehen und das Für und Wider sorgfältig abwägen, und zwar stets auf Grund des konkreten Falles und bestimmt gegebener Verhältnisse.

Die Anschauungen haben sich in dieser Richtung gegen früher vielleicht nicht unwesentlich geändert. Die Statistik soll die Gehilfin, nicht aber die Herrin der Eisenbahnwirthschaft sein, und die schönsten statistischen Darstellungen verlieren ihren Werth und ihre Beweiskraft gegenüber den Erfordernissen des lebendigen Befürfnisses, mit dem der Eisenbahnfachmann in erster Linie zu rechnen hat. In Uebereinstimmung hiermit geht das Streben der modernen Eisenbahnwirthschaft mit Recht dahin, die Statistik nach Maassgabe des praktischen Bedürfnisses zu beschränken; was nicht praktisch, was nicht unbedingt nothwendig ist, wird verworfen; der Nutzen einer Arbeit muss klar ersichtlich sein und der Aufwand an Zeit und Geld darf nicht ausser Verhältniss zum Nutzen stehen.

Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet kann man den Entwurf des Normal-Buchungsformulars gern willkommen heissen. Für die Etatsveranschlagung, mehr noch für die Rechnungslegung namentlich der Staatseisenbahnen mit schwerfälligem Revisionsapparat schafft er einfachere und klarere Verhältnisse — das ist ein so schwerwiegender Vortheil, dass man dagegen die Einbusse in rein statistischer Hinsicht unbedenklich in den Kauf nehmen kann.

Prinz Ludwig von Bayern und der Donau-Main-Rhein-Kanal.

Von **P. Dehn**-Friedenau.

An der Spitze der bayerischen Freunde dieses Kanalprojektes steht bekanntlich Prinz Ludwig, der bayerische Thronfolger. Als der Prinz am 3. September auf der Fahrt nach Homburg zu den grossen Waffenübungen Aschaffenburg besuchte, machte er dem Bürgermeister dieser Mainstadt die Mittheilung, dass das erste Wort, das S. M. der Kaiser in Würzburg an ihn gerichtet habe, gewesen sei: „Ich habe meinen Finanzminister angewiesen, die Projektirung der Mainkanalisation bis zur bayerischen Landesgrenze sofort in Angriff zu nehmen.“ Ende Mai auf dem Festmahl zu Ehren der diesjährigen Generalversammlung des bayerischen Kanalvereins hatte Prinz Ludwig geäussert: „Ich kann es mir nicht denken, dass der bayerische Kanal an der Grenze Halt machen muss. Wozu haben wir ein Deutsches Reich, wenn ein Staat neben den anderen sich abschliesst? Und das Schlimmste wäre es, wenn der grösste Staat im Reich aus kleinlichen Rücksichten den anderen Staaten die Vortheile missgönnen würde, die er selbst hat. (Lebhafter Beifall.) Der erste Mann im Reiche, der Kaiser, der zugleich der König Preussens ist, ist ein Freund der Wasserstrassen. Das sagte er mir selber. Und wenn man solch einen Freund hat, so glaube ich nicht, dass sich Preussens Regierung als Feind der Kanalisationsfortsetzung erweist.“

Die Herstellung einer Kanalverbindung zwischen Rhein, Main und Donau wurde bereits von Karl dem Grossen angestrebt und sogar in Angriff genommen. Ein Jahrtausend später konnte unter König Ludwig I. von Bayern der Donau-Main-Kanal von Kelheim an der Donau nach Bamberg am Main dem Verkehr übergeben werden. Dieser Kanal war ein für die damalige Zeit technisch achtbares Werk. Aber wegen seines Wassermangels und wegen der Schifffahrtsschwierigkeiten auf dem oberen Laufe der Donau und des Mains erschien er von vornherein für den grossen Verkehr nahezu unbenutzbar. Thatsächlich liegt er heute fast verödet da. In seinem Buch „Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale“ hat Professor Dr. Schanz in Würzburg einen Abriss der interessanten Geschichte dieses Verkehrsweges gegeben. Als nach der Kanalisirung des Mains bis Frankfurt der Verkehr auf dem untersten Main sich zu erstaunlicher Ausdehnung entwickelte, kam man in Bayern auf den naheliegenden Gedanken, Anschluss an diesen Verkehr zu finden. In der bayerischen Kammer der Reichsräthe benützte am 18. Dezember 1891 Prinz Ludwig die Etatsberathung, um ein Wort für den Donau-Main-Kanal einzulegen. Die dauernde Unterbilanz des Kanals erachtete er weder für traurig noch bedenklich, indem er darauf verwies, dass ja auch andere Verkehrsanstalten, wie die Staatsstrassen, nur Ausgaben und keine Einnahmen hätten. Der Kanal genüge wegen seiner kleinen Schleusen und wegen seiner ungeeigneten Mündungsstelle den Anforderungen der grossen Schifffahrt nicht und müsse verbessert werden. Ausserdem müsse der Main, wie auf der preussischen Strecke, allmählich kanalisirt werden, zunächst bis Aschaffenburg, dann bis Würzburg, endlich bis Bamberg. Diese Kanalisation werde Vortheile bringen, die zur Zeit gar nicht ermessen werden könnten. Die bayerischen Staatsbahnen krankten daran, dass sie im Nordwesten in keinen grossen Strom münden, denn hier enden die bayerischen Bahnen bei Aschaffenburg. Bayern, das natürliche Durchgangsland nach Süden und Osten, werde bei dem bisherigen Zustand der Binnenschifffahrt auf zwei Seiten umgangen, einerseits durch die Linie Berlin-Frankfurt-Basel, andererseits durch die Linie Innsbruck-Arlberg-Schweiz.

Wesentlich auf Grund dieser Ausführungen des Prinzen Ludwig bildete sich darauf im Jahre 1892 der Verein zur Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern mit der Aufgabe, den Umbau der bestehenden Wasserstrasse von Frankfurt nach Passau anzustreben, womöglich in den Maassen des kanalisirten Mains auf der Strecke Mainz-Frankfurt und zwar durch Fortsetzung der Mainkanalisirung bis Bamberg, durch den Umbau des Donau-Main-Kanals bis Kelheim und durch Regulirung der Donau von da bis Passau.

Wiederholt hat sich Prinz Ludwig für die Bestrebungen und Ziele dieses Vereins mit Nachdruck eingesetzt. Nun ist dem Verein durch die persönliche Einwirkung des Prinzen ein erster bedeutsamer Erfolg geworden. Von preussischer Seite wird die Projektirung der Mainkanalisation bis zur bayerischen Landesgrenze in Angriff genommen werden, obschon Preussen an der Kanalisation des Mains über Frankfurt hinaus ein erhebliches Interesse vorerst nicht haben kann. Um so mehr werden die bayerischen Kanalfreunde das Entgegenkommen des Kaisers anerkennen.

Nunmehr fragt es sich, ob es dem Prinzen Ludwig gelingen wird, die Schwierigkeiten zu überwinden, welche in Bayern selbst jenen Wasserstrassenplänen in den Weg gestellt werden. Bisher ist — wohl im Interesse der bayerischen Staatsbahnen — wenig gethan worden, um den Donauverkehr auf der bayerischen Strecke zu begünstigen. So sind die wiederholten Anträge verschiedener Interessentengruppen um Einführung der Kettenschifffahrt auf der bayerischen Donau ablehnend beantwortet worden; auch hat bisher keine Geneigtheit bestanden, den Mainverkehr durch Kanalisirung zu heben, theilweise im Interesse der bisherigen Mainschiffer und Flösser, theilweise in der Besorgniss, der Einfuhr amerikanischen Getreides vom Rhein her nach Bayern die Wege zu ebnen. Diesen Standpunkt hat auch die Volksvertretung getheilt. Als die Regierung zur Aufstellung eines Projektes für die Anlage eines Grossschifffahrtsweges zwischen Donau und Main einen Kredit von 100 000 *M.* forderte, wurde diese Vorlage von der Volksvertretung abgelehnt. Der Landtag wollte demnach nicht einmal in die genauere Prüfung des Projektes eingehen.

Indessen liess der bayerische Kanalverein den Muth nicht sinken. Zunächst brachte er durch freiwillige Sammlungen mit Hilfe rheinischer, österreichischer und ungarischer Interessenten 60 000 *M.* zusammen, so dass voraussichtlich das Projekt jenes Grossschifffahrtsweges zwischen Donau und Main ausgearbeitet werden kann. Sodann richtete er an die bayerische Regierung eine neue Denkschrift in dieser Angelegenheit, worin er es für dringend nothwendig erklärte, dass der bayerische Staat im Interesse seines handelspolitisch wichtigsten Flusses mit der Kanalisation des Mains von Hanau bis Bamberg vorangeht und mit Preussen über die gleichzeitige Ausführung der Kanalisation von Offenbach bis Aschaffenburg in Verhandlungen eintritt.

Die Zusage S. M. des Kaisers wird dem bayerischen Kanalverein und seinen Bestrebungen erheblichen Vorschub leisten. Immerhin ist es fraglich, ob in absehbarer Zeit das vorgesteckte Ziel erreicht werden wird. Die Gesammtkosten des geplanten Grossschifffahrtsweges zwischen Rhein und Donau sind auf 100 Millionen Mark veranschlagt worden, Bayern will und kann

diesen Betrag nicht aus eigenen Mitteln beschaffen, man müsste sich also an das Reich wenden.

Zu diesen Schwierigkeiten kommen auch noch sachliche Bedenken. Mit seinen weiten Biegungen entbehrt der Main, selbst wenn er bis Bamberg kanalisirt werden sollte, einer wichtigen Vorbedingung jeder Strasse, er verdoppelt den Weg, anstatt ihn zu verkürzen. Die Donau aber entspricht nicht nur auf der bayerischen Strecke Kelheim-Regensburg wenig den zu stellenden Anforderungen, sondern sie erweist sich auch auf der nicht weniger vernachlässigten österreichischen Strecke Passau-Wien infolge ihrer Wildbachnatur mit grober Geschiebeführung bis in die Gegend von Pest als eine für die grosse internationale Schiffahrt durchaus unzulängliche Wasserstrasse, die nur nothdürftig, ähnlich wie der Oberrhein zwischen Basel und Mannheim, für die Kleinschifffahrt imstande gehalten werden kann. Noch immer bestehen in manchen deutschen Kreisen ganz falsche Vorstellungen über die Bedeutung der oberen Donau als Wasserstrasse, der Verkehr, der sich dort entwickeln kann, wird niemals eng gezogene Grenzen überschreiten und niemals auch nur annähernd demjenigen gleichkommen, wie ihn die obere Elbe aufzuweisen hat.

Endlich ist nicht zu vergessen, dass der geplante Grossschifffahrtsweg zwischen Donau und Rhein-Main eine sehr empfindliche Konkurrenz zu fürchten hat, auf die schon Friedrich List, Deutschlands nationaler Volkswirth, warnend hinwies, als vor 60 Jahren der Bau des Ludwigkanals geplant wurde. Die Nordsee, sagte Friedrich List, ist längst mit dem Schwarzen Meere durch einen grossen natürlichen Kanal verbunden, der an Konstantinopel und Gibraltar vorbeifliesst und mit dem eine Binnenwasserstrasse niemals wird konkurriren können. Was List damals sagte, ist heute zutreffender als je, nachdem in den letzten Jahrzehnten die Seefrachten fortwährend gesunken sind. Zahlt man doch heutzutage für die Verfrachtung von 1000 kg Getreide von Galatz an der unteren Donau auf dem weiten Umwege an Gibraltar vorbei nach Mannheim am Rhein durchschnittlich 8 bis 10 M., ja zeitweilig waren diese Sätze auf 6 M. gesunken!

Alle diese Bedenken wird man an maassgebender Stelle eingehend zu prüfen haben, um im Falle der Herstellung des angestrebten Grossschifffahrtsweges zwischen Main und Donau einem erneuten Misserfolg vorzubeugen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Cassel. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Cassel-Schwerte zwischen den Stationen Neheim-Hüsten und Wickede neu errichtete Personenhaltepunkt Vosswinkel dem Verkehr übergeben. Eine Gepäckabfertigung findet auf dem Haltepunkt nicht statt. Das aufgelieferte Gepäck wird nur unter der Bedingung der Nachlieferung angenommen. Die Entfernung beträgt von Vosswinkel nach Neheim-Hüsten 6,0 km und von Vosswinkel nach Wickede ebenfalls 6,0 km. Ferner wird am 1. Oktober d. J. die an der Strecke Nordhausen-Münden zwischen den Stationen Sollstedt und Niederorschel neu errichtete Haltestelle Bernterode dem Verkehr (Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr) übergeben. Die Entfernung beträgt von Sollstedt nach Bernterode 3,7 km und von Niederorschel nach Bernterode 5,3 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Strecke Grottkau-Strehlen zwischen Giersdorf und Prieborn belegene Haltestelle Rosen, welche gegenwärtig nur dem Personenverkehr dient, für den Gepäckverkehr sowie für den Wagenladungs-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der Haltestelle Vollmau der Linie Pilsen-Furth i/W. wird mit 1. Oktober d. J. in Böhmisch-Kubitzen-Vollmau abgeändert.

Ferner erhält von demselben Tage ab die an der Strecke Wien-Amstetten gelegene Station Pressbaum die Bezeichnung Tullnerbach-Pressbaum, die an derselben Strecke gelegene Haltestelle Tullnerbach die Bezeichnung Unter-Tullnerbach und die an der Strecke Scheibmühl-Kernhof gelegene Station Freiland die Bezeichnung Türnitz (nicht Türmitz, wie irrthümlich in Nr. 72 S. 668 d. Ztg. angegeben).

Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement. Die neue Fassung des Artikels 16 Ziffer 1 (3) des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement:

> „Die Empfangsstation sendet den Nachnahmebegleitschein, sobald die Nachnahme berichtigt worden ist, mit der Empfangsbestätigung versehen der ursprünglichen Versandstation unverzüglich direkt, mittelst eingeschriebenen Dienstbriefes zurück. Die Briefumschläge sind mit der Aufschrift ‚Nachnahmebegleitschein' zu versehen. Bei Verweigerung (usw. wie bisher)"

ist von sämmtlichen Vereinsverwaltungen eingeführt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3540 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abänderung des Artikels 16 Ziffer 1 (3) des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 3584 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 3592 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 3643 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat August d. J. ergibt für 64 Bahnen, die schon im August 1896 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 40673,10 km.

Einnahme	im ganzen M.	gegen das Vorjahr M.	auf 1 km M.	gegen das Vorjahr M.	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im August 1897					
aus dem Personenverkehre	45 950 183	+ 1 469 403	1 154	+ 19	+ 1,67
aus dem Güterverkehre	82 377 921	+ 2 574 656	2 033	+ 30	+ 1,50
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende August 1897					
aus dem Personenverkehre	174 258 325	+ 7 864 910	5 156	+ 148	+ 2,96
aus dem Güterverkehre	340 707 188	+ 16 971 374	9 896	+ 316	+ 3,30
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende August 1897					
aus dem Personenverkehre	44 916 723	+ 2 324 253	7 593	+ 341	+ 4,70
aus dem Güterverkehre	83 720 381	+ 3 566 557	13 942	+ 481	+ 3,60

Eröffnet wurden: am 15. August Klein-Berkenthin-Zarrentin 30,52 km (königliche Eisenbahndirektion in Altona); am 24. August Darmstadt Ostbahnhof-Gross-Zimmern 13,08 km (königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion in Mainz).

— Den **Berichten über Eisenbahnunfälle** soll laut Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten ein Plan oder eine Hand-

skizze über die Oertlichkeit des Unfalles beigefügt werden, falls nicht etwa der Hergang so einfacher Natur ist, dass er schon durch die Angaben des Berichts klar verständlich wird. Einer Verfügung zufolge, welche die königliche Eisenbahndirektion Berlin ihren Dienststellen kürzlich zugehen liess, sollen die Unfallberichte von den Vorständen der Betriebsinspektionen unmittelbar an den Herrn Minister erstattet werden; die geforderten Pläne und Handskizzen sind deshalb auch von den Inspektionsvorständen gleich beizufügen. Kopien der Pläne usw. sind der Eisenbahndirektion mit der Abschrift des Unfallberichtes einzureichen. Dass die Stationsvorsteher und Bahnmeister den an die Betriebsinspektionen zu erstattenden Unfallberichten erläuternde Handzeichnungen beizufügen haben, folgt aus den allgemeinen Dienstvorschriften.

— Die Eisenbahndirektion Halle hat über die **Dienstdauer des Lokomotivpersonals** an die äusseren Dienststellen folgende Verfügung gerichtet:

Der zur Zeit lebhafte Verkehr macht oft die unmittelbare Ablassung von Bedarfssonderzügen erforderlich, für welche das nothwendige Lokomotivpersonal nicht im voraus bestellt werden kann. Bei etwa eintretendem Mangel an Reservelokomotiven bereitet die Gestellung des zur Beförderung solcher Züge erforderlichen Lokomotivpersonals, insbesondere der zur Führung von Lokomotiven berechtigten Beamten Schwierigkeiten. In solchen Fällen muss oft auf das ruhehabende Personal noch vor Ablauf der demselben planmässig zustehenden Ruhezeit zurückgegriffen werden; oft muss auch Personal, welches den planmässigen Dienst abgeleistet hat, zur Weiterfahrt verwendet werden. Wenn sich auch gegen solche Maassnahmen im Ausnahmefall nichts zu erinnern findet, sofern das betreffende Personal nicht überanstrengt wird, so kann bei nicht sorgfältiger Prüfung der den betreffenden Beamten noch aufzuerlegenden Dienste leicht eine Uebermüdung des Personals eintreten, welche die Sicherheit des Betriebes ernstlich in Frage stellt. Wir weisen die Dienststellenvorsteher daher an, in jedem derartigen Falle auf das Sorgfältigste zu prüfen, ob und bis zu welchem Maasse eine Inanspruchnahme des Personals ausserhalb des planmässigen Dienstes nach den Vorschriften für die tägliche Dienstdauer des Lokomotivpersonals eintreten darf. Eine Ueberschreitung der vorgeschriebenen Dienstdauer ist unter allen Umständen unzulässig; in schwierigen Fällen wird sich solche auch durch rechtzeitige Ablösung vermeiden lassen, sei es durch Beamte der eigenen oder einer Nachbarstation. Die Maschineninspektionen wollen die Befolgung der fraglichen Vorschriften fortgesetzt überwachen und ausserdem in eine Prüfung darüber eintreten, ob das zur Führung der Lokomotive berechtigte Personal auf einzelnen Stationen einer Vermehrung bedarf.

— Das **Eisenbahnprojekt Brandenburg-Nauen** ist dem Vernehmen nach vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt worden. Die Bahn wird von Brandenburg a/H. über Brielow, Radewege, Butzow, dem Kreuzungspunkt mit der Lehrter Bahn und Rötehof gehen, wo sie in die osthavelländische Kreisbahn (Ketzin-Nauen) einmündet.

— Die „N.-R. Z.“ erfährt zuverlässig, dass die landespolizeiliche und bautechnische Bereisung der **geplanten Eisenbahn Kremmen-Neuruppin-Wittstock** am 30. d. Mts. und 1. und 2. Oktober d. J. stattfindet. 8 Tage später soll der Bau in Angriff genommen werden.

— In der Generalversammlung der **Niederlausitzer Eisenbahn** wurde der Geh. Seehandlungsrath a. D. Dr. Paul Schubart (Breslauer Diskontobank, Berlin) neu in den Aufsichtsrath gewählt. Wenn nicht aussergewöhnliche Hindernisse eintreten, wird die Fertigstellung der Bahn voraussichtlich im Spätherbst stattfinden und die Betriebseröffnung Anfang nächsten Jahres erfolgen.

— Nach dem Geschäftsbericht der **Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn** betrugen im Jahre 1896/97 die Gesammteinnahmen aus dem Personenverkehr 140 798 ℳ. gegen 141 112 ℳ. im Vorjahre; aus dem Güterverkehr betrugen dieselben 150 217 (146 217) ℳ. Die Betriebsausgaben stellten sich auf 155 734 (163 022) ℳ., sodass der Betriebsüberschuss des abgelaufenen Geschäftsjahres 158 004 (140 307) ℳ. beträgt. Von dem Betriebsüberschuss sollen als Dividende wie im Vorjahre 6 % des Aktienkapitals zur Vertheilung gelangen und 20 000 ℳ. dem Dispositionsfonds zufallen, der in den beiden Vorjahren nicht dotirt war, sodass auf neue Rechnung 14 233 ℳ. verbleiben.

— Die über die weitere Durchführung der **Bahnsteigsperre in Sachsen** durch die Tagesblätter jüngst veröffentlichten Nachrichten entsprechen den thatsächlichen Verhältnissen nicht. Die Sperre ist gegenwärtig durchgeführt auf den Linien Leipzig-Hof, Plauen i/V.-Eger, Chemnitz-Reichenbach i/V., Glauchau-Gössnitz-Gera, Gera-Weischlitz, Greiz-Neumark, Kieritzsch-Chemnitz. Der nächste Termin für die weitere Durchführung der Bahnsteigsperre ist der 1. Dezember d. J., und zwar tritt sie mit diesem Tage auf folgenden Linien ein: Görlitz-Dresden-Altst., ausschliesslich der offen zu lassenden Abfahrtshalle des schlesischen Bahnhofs in Dresden-Neust. (der wahrscheinlich am 1. Juli 1898 zu eröffnende Interimsbahnhof in Dresden-Neust. schles. Bahnhof wird sofort in die Bahnsteigsperre einbezogen), Bischofswerda-Zittau, Scheibe-Eibau, Löbau-Oberoderwitz, Löbau-Ebersbach, Zittau-Nikrisch, Bautzen-Wilthen, Niederneunkirch-Schandau, Pirna-Kamenz, ‚Bodenbach-Tetschen-Dresden-Altst., einschliesslich der jetzigen Anlagen des Personen-Hauptbahnhofs in Dresden-Altst. (der ganze Personen-Hauptbahnhof soll am 1. Mai 1898 in die Sperre einbezogen werden), Dresden-Chemnitz, Freiberg-Bienenmühle, Annaberg-Flöha, mit Ausschluss des Bahnhofs Flöha für die Züge dieser Linie, Weipert-Annaberg, Chemnitz-Aue, ausschliesslich des Bahnhofs Aue, Reitzenhain-Flöha, St. Egidien-Höhlteich, Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz i/V., Reichenberg-Zittau. Ferner soll dann die weitere Durchführung der Sperre am 1. Oktober 1898 auf nachstehenden Linien erfolgen: Leipzig-Riesa-Röderau-Dresden, Borsdorf-Coswig, Priestewitz-Grossenhain, Dresden-Fr.-Elsterwerda, Chemnitz-Riesa, Niederwiesa-Rosswein, Elsterwerda-Nossen, Nossen-Freiberg, Glauchau-Wurzen, Leipzig-Geithain, Zwickau-Aue-Schwarzenberg-Buchholz, Aue-Adorf, Herlasgrün-Falckenstein-Muldenberg. Auf den übrigen normalspurigen und sämmtlichen einem Bahnverwalter unterstellten Bahnlinien ist die Einführung der Bahnsteigsperre vorläufig nicht beabsichtigt.

— Auf dem **VII. Verbandstag der deutschen und österreichischen Eisenbahnbeamten-Vereine**, der kürzlich in Strassburg abgehalten ward, wurde unter lebhaftem Beifall einstimmig folgender Antrag des Vorstandes angenommen: „Die auf dem VII. Verbandstage des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamten-Vereine vertretenen Eisenbahnbeamten sind beseelt von dem Wunsch, in ihrem Beruf nicht blos unter einander, sondern auch mit den Eisenbahnarbeitern, ebenso wie mit den Verwaltungen wie seither in gutem Einvernehmen zu leben und zu wirken. Sie sind überzeugt, dass das Wohl und namentlich die wirthschaftliche und soziale Lage der Beamten und Arbeiter den Eisenbahnverwaltungen nicht gleichgültig ist, sondern warm am Herzen liegt, und haben zu denselben, sowie zu den Regierungen und Volksvertretungen das Vertrauen, dass sie berechtigten Bitten und Wünschen des Personals jederzeit wohlwollendes Gehör und im Rahmen von Recht und Billigkeit auch Berücksichtigung gewähren werden. Insbesondere vertrauen sie darauf, dass das Streben befähigter Personen aus dem Beamten- wie dem Arbeiterstand nach Besserung ihres sozialen Verhältnisses Ermunterung finden, dass also in höherem Maasse als bisher tüchtigen Arbeitern das Weiterkommen in Beamtenstellungen, besonders tüchtigen mittleren Beamten die Beförderung in Oberbeamten-Stellungen ermöglicht werde. Die auf dem Verbandstag vertretenen Beamten weisen darum jede Einmischung Unberufener in die Angelegenheiten des Eisenbahnpersonals mit aller Entschiedenheit zurück und fordern alle Amtsgenossen auf, sich zur Abwehr speziell jener unlegitimirten Eingriffe, die von dem sogenannten ‚Verband der Eisenbahner Deutschlands‘ (Vorstand in Hamburg) ausgehen, in den zum Verband deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamten-Vereine verbundenen Vereinen zusammenzuschaaren.“ Die Leute, gegen die sich der letzte Theil des Beschlusses wendet, sind die Sozialdemokraten. Der Verband der Eisenbahner Deutschlands ist sozialdemokratisch.

— **Personalnachrichten.** Der langjährige frühere Leiter der kgl. bayerischen Post- und Telegraphenverwaltung Adolf Ritter von Schamberger ist am 22 September zu Oberstdorf im Allgäu, wo er zur Sommerfrische weilte, gestorben. Mit ihm geht ein hochverdienter Beamter zu Grabe, der wegen seiner musterhaften Berufstreue und gewissenhaften Thätigkeit im öffentlichen Dienste von den höchsten bis zu den niederen Kreisen hochgeschätzt und beliebt war. Der Verstorbene war früher — zuerst als Generaldirektionsrath, später als Direktor der Betriebsabtheilung — in der Generaldirektion der kgl. bayerischen Staatsbahnen thätig und hat auch in diesen Stellungen die allgemeinste Anerkennung und Verehrung seiner Fachgenossen sich zu erwerben gewusst.

Deutsche Kolonien.

Der Premierlieutenant Troost beabsichtigt im nächsten Monate nach **Südwest-Afrika** zurückzukehren, um dort von neuem verschiedene Verkehrseinrichtungen einzuleiten und vorzubereiten. Zunächst wird er wohl noch eine oder mehrere Strassenlokomotiven mitnehmen, da die erste sich recht gut bewährt hat. Die Maschine litt nur unter dem Mangel eines geschulten Maschinisten; die dort angelernten Leute verstanden

die Behandlung der Maschine nicht und hielten niemals lange aus; daher kam es, dass die letztere öfters zum Stillstehen gezwungen war. Ferner geht Herr Troost mit dem Plane um, ein Kohlenlager in der Lüderitzbucht zu errichten, wahrscheinlich auf einer Hulk.

Oesterreich-Ungarn.

— Der Eisenbahnminister hat am 8. d. Mts. an sämmtliche österreichischen Bahnverwaltungen einen Erlass gerichtet, durch welchen verfügt wird, dass vom 15. d. Mts. angefangen über alle **Unfälle** und aussergewöhnlichen Ereignisse, welche ihrer Natur nach oder zufolge der damit verbundenen Umstände geeignet sind, öffentliches Aufsehen zu erregen, unmittelbar von den Stationen **telegraphische Anzeigen** auch **direkt an das Eisenbahnministerium** zu erstatten sind. Zu den dieser Anzeigepflicht unterliegenden Unfällen und aussergewöhnlichen Ereignissen gehören unter allen Umständen: a) alle Tödtungen und schweren Verletzungen von Menschen in den Stationen und auf offener Strecke; b) die einem Zuge zugestossenen Unfälle (zu denen auch das Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegübersetzungen zu rechnen ist), sofern eine Tödtung oder Verletzung von Personen oder eine erhebliche Beschädigung von Eisenbahnfahrzeugen stattgefunden hat; c) alle Unfälle und Unregelmässigkeiten, welche bei Reisen Allerhöchster und höchster Herrschaften vorkommen sollten, auch wenn dieselben unbedeutender Natur und von Folgen nicht begleitet sind; d) alle wie immer gearteten Unterbrechungen des regelmässigen Verkehrs und die Wiederaufnahme desselben; e) Elementarereignisse (Lawinenabgänge, Ueberfluthungen des Bahnkörpers, Damm- und Lehnenabsitzungen, Felsabstürze, Feuersbrünste usw.), welche von nachtheiligen Folgen für die Bahnanlage und das Bahneigenthum oder für das auf Bahngrund befindliche Parteieigenthum begleitet sind, Explosion von Lokomotivkesseln usw. Diese telegraphischen Anzeigen müssen kurz, deutlich und sachgemäss abgefasst sein, die Art des Unfalls oder Ereignisses sowie dessen Ursachen und Folgen ersehen lassen und sofort nach Konstatirung des Unfalls oder Ereignisses erstattet werden. Ueber Ereignisse und Unregelmässigkeiten bei Reisen Allerhöchster und höchster Herrschaften ist jedoch ausführlicher telegraphischer Bericht zu erstatten. — Ein gleichartiger Erlass ist an die Staatsbahndirektionen gerichtet worden.

— **Beschleunigung des Verkehrs der Güterzüge.** Unter den zahllosen Vorschlägen, welche anlässlich der jüngsten Eisenbahnunfälle in der Tagespresse zum Zwecke der thunlichsten Verhütung von Unfällen gemacht wurden, besitzt derjenige auf Erhöhung der Geschwindigkeit der Güterzüge eine gewisse Beachtung. Jeder — so äussert sich eine Stimme —, jeder, der einen Personen- oder Schnellzug auf längeren Strecken benutzt, kann je nach der Gattung des Zuges, in dem er fährt, die Wahrnehmung machen, dass andere Personen- oder Schnellzüge, gewiss aber zahlreiche Lastzüge, die in derselben Fahrtrichtung verkehren, in den Stationen auf Neben- und Stockgeleisen stehen, um schneller verkehrende Züge vorfahren zu lassen. Welche schwierige und verantwortungsvolle Arbeit für die Stationsbediensteten, wenn sich die Nothwendigkeit ergibt, einen Zug wegen eines anderen in derselben Richtung verkehrenden aufzuhalten! Da gibt es Verschiebungen auf Neben- und Stockgeleise, Blockirungen der Stationen, Aufenthalte für den raschverkehrenden Zug vor der Signal-Stationsscheibe und dies zumeist und selbst ganz zufällig auf kleinen Stationen, dort, wo der Lastzug oft gar nichts zu thun hat, als aus dem Wege zu gehen und die Strecke freizumachen. Und gerade da ereignen sich eben die meisten Fälle von Hineinfahren und Streifungen. Heute schon an eine vollständige Trennung des Personen- und Frachtenverkehrs und Herstellung besonderer Geleise für letztere zu denken, wäre wohl verfrüht. Ebenso unmöglich erscheint des Kostenpunktes wegen die zur sicheren Unterbringung langsam fahrender Züge nöthige Ausgestaltung aller Stationsanlagen; andererseits würde es wenig nützen, wenn man diese Ausgestaltung auf einzelne Stationen beschränken wollte, da die den Verkehr hemmenden Güterzüge bei ihrer jetzigen Fahrgeschwindigkeit nur selten gerade bis zu einer in solcher Art ausgerüsteten Station vorgeschoben werden könnten. Wohl aber wäre ein Vorschieben in bestimmte, hierzu geeignete Stationen im allgemeinen möglich, wenn man die Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge nach dem Beispiele Englands und anderer Länder mit dichtem Eisenbahnverkehr angemessen erhöhen würde, ein Ziel, welches ja auch aus dem Gesichtspunkte besserer Wagenausnutzung anzustreben ist. Es unterliegt kaum einem Zweifel, dass Regierung und Bahnverwaltungen in dem Bestreben, die Erfahrungen der jüngsten Unfälle nach jeder Richtung zu verwerthen, auch vorstehender Frage volle Aufmerksamkeit zuwenden und das Problem einer die Betriebssicherheit erhöhenden Umgestaltung des Güterzugverkehrs recht bald einer günstigen Lösung zuführen werden.

— Der **Septemberverkehr der österreichischen Eisenbahnen.** Mit Rücksicht auf die unbefriedigende industrielle Lage und den schlechten Ausfall der Ernte musste man von vornherein auf eine starke Abschwächung des Herbstgeschäftes gegenüber dem Vorjahre gefasst sein. Die bisher veröffentlichten Eisenbahnausweise über die erste Septemberdekade bestätigen diese Vermuthung. Mit der einzigen Ausnahme der Elbethalbahn, welche ein geringfügiges Plus von 13 000 fl. ausweist, verzeichnen sämmtliche anderen Hauptbahnen für die Zeit vom 1. bis 10. September mehr oder minder empfindliche Rückgänge in den Einnahmen. Am stärksten tritt dies bei der Staatsbahn hervor, deren Mindereinnahme sich auf 117 000 fl. beläuft. Allerdings ist die Staatsbahn auch jenes Unternehmen, welchem bei normalen Verhältnissen des Getreidemarktes der grösste Theil der ungarischen Cerealientransporte nach dem Westen zufällt. In zweiter Reihe steht die Nordbahn mit einem Minus von 72 000 fl. Auch die Südbahn zeigt eine Mindereinnahme und zwar von 35 000 fl., während die Mindereinnahmen der Nordwestbahn und südnorddeutschen Verbindungsbahn sich auf 24 000 fl. bezw. 14 000 fl. belaufen. Alles in allem ergibt sich also bei den vorbezeichneten Bahnen ein Gesammtausfall von 250 000 fl. bei einer Gesammteinnahme von 3 850 000 fl., also ein Rückgang des Frachtgeschäftes um rund 6,5 %. Die genannten Unternehmungen werden durch diese Ausfälle um so mehr betroffen, als bekanntlich auch die früher vergangene Zeit dieses Jahres allen Bahnen mit alleiniger Ausnahme der Südbahn sehr empfindliche Mindereinnahmen gebracht hat.

— Der **Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich** stellt sich folgendermaassen: Von den projektirten 174,9 km Hauptbahnen waren am 1. Juli d. J. 146,6 km, am 1. August dagegen 158,2 km im Bau; von den 962,5 km Lokalbahnen standen am 1. Juli 591,7 km, am 1. August 683,3 km im Bau. Bezüglich der Hauptbahnen ergab sich im Monat Juli ein Zuwachs der im Bau befindlichen Strecken durch den Baubeginn einer Theilstrecke der Linie Marienbad-Karlsbad mit 11,6 km, bezüglich der Lokalbahnen einerseits durch den Baubeginn der Lokalbahn Mauthausen-Grein, 31,1 km, und der Linien Hadynkowce-Iwanie puste und Teresin-Skala der ostgalizischen Lokalbahnen, 73,2 km, ein Zuwachs von 104,3 km, andererseits durch die Bauvollendung der elektrischen Bahn in Czernowitz (am 18. Juli eröffnet) 6,8 km, dann der elektrischen Bahn Linz - Urfahr (am 31. Juli eröffnet) 3,3 km, und durch die Eröffnung einer Theilstrecke der Prager elektrischen Strassenbahnen, 2,6 km, ein Abfall von 12,7 km. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates Juli 158,2 km Hauptbahnen und 683,3 km Lokal-(Klein-)bahnen, zusammen 841,5 km Bahnen, in Bauausführung.

— Nach der offiziellen Statistik umfasste der **Fahrpark der österreichischen Eisenbahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften** am Schlusse des Jahres 1896 im ganzen 4 494 Lokomotiven (pro Kilometer 0,27), 3 619 Tender (pro Kilometer 0,21), 10 015 Personenwagen (pro Kilometer 0,59), 107 879 Lastwagen — hierunter 4 267 Wagen im Eigenthum von Wagen-Leihgesellschaften — (pro Kilometer 6,39) und 211 Schneepflüge (pro Kilometer 0,01). Von den als Bestand der Eisenbahnen ausgewiesenen Fahrbetriebsmitteln waren 10 Lokomotiven, 10 Tender, 26 Personenwagen und 3 613 Lastwagen Eigenthum fremder Parteien und lediglich in den Fahrpark der Bahnen eingestellt. Gegenüber dem Stande am Schluss des ersten Halbjahres 1896 ergibt sich mit Ende 1896 ein Zuwachs von 95 Lokomotiven, 68 Tendern, 283 Personenwagen und 3 552 Lastwagen, dagegen eine Abnahme von 7 Schneepflügen. Leihweise hatten die Bahnen 3 150 Lastwagen theils von den österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften, theils von den fremden Leihgesellschaften oder Eisenbahnunternehmungen in Verwendung. In Bestellung waren Ende 1896 45 Lokomotiven, 34 Tender, 153 Personenwagen und 2 291 Lastwagen.

— Die seiner Zeit vorgenommene Konversion der 5 % **Prioritätsobligationen der Prag-Duxer Bahn** ist bekanntlich nur von einem Theile der Prioritätenbesitzer angenommen worden. Mit Hinblick darauf hat sich die Verwaltung veranlasst gesehen, die noch vorhandenen 5 % Prioritäten in einem stärkeren Maasse zur Verloosung zu bringen, als dies nach dem alten Verloosungsplane — nach Ansicht der Prioritätenbesitzer wenigstens — zulässig gewesen wäre. Der Prioritätenkurator hat nun vor einigen Monaten um Einberufung einer Versammlung der Prioritäre zur Ergreifung von Gegenmaassregeln angesucht, welches Ansuchen vom Prager Handelsgericht abgelehnt, dagegen vom dortigen Oberlandesgericht bewilligt worden ist. Ueber den erhobenen Revisionsrekurs der Prag-Duxer Bahn hat der Oberste Gerichtshof entschieden, dass die obengedachte

Versammlung einzuberufen sei. Es wird also vermuthlich im Laufe des Oktober eine Versammlung der Prioritäre einberufen werden, um dem Kurator die Befugniss zu ertheilen, nach eingehender Prüfung die Verloosungen, die in den letzten 5 Jahren vorgenommen wurden, eventuell im Klagewege anzufechten.

— Die Gemeindevertretung von Wiener-Neustadt hat den Beschluss gefasst, eine Deputation an den Eisenbahnminister zu entsenden mit der Bitte um Einflussnahme, dass an Stelle des jetzigen Bahnhofes der Südbahn ein bedeutend erweiterter, den Anforderungen des ausserordentlich gesteigerten Verkehrs entsprechender **Centralbahnhof für Wiener-Neustadt** errichtet werde, in den auch die Schneebergbahn einzubeziehen wäre. Die Gemeindevertretung macht geltend, dass Wiener-Neustadt einen Knotenpunkt zahlreicher, nach den verschiedensten Richtungen verkehrender Eisenbahnen (Südbahn [österreichische und ungarische Linie], Wien-Pottendorf, Wien-Aspang) bilde und dass durch die Eröffnung der Schneebergbahn eine weitere Linie hinzugekommen sei. Die Nothwendigkeit einer Verbindung dieser Eisenbahnen untereinander liege sowohl mit Rücksicht auf den Personen- als auf den Frachtverkehr klar zu Tage, und habe sich namentlich gelegentlich des letzten Hochwassers, als der Verkehr mit Wien von der Hauptstrecke der Südbahn auf andere Linien geleitet werden musste, der Mangel einer entsprechenden Verbindung der in Wiener-Neustadt einmündenden Bahnen auf das Empfindlichste fühlbar gemacht.

— **Lokalbahn Teplitz-Reichenberg.** Die Statthalterei Prag hat rücksichtlich des Projekts der Theilstrecke Leitmeritz-Auscha der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg und des im Zusammenhange stehenden Verbindungsgeleises zur bestehenden Station Auscha der Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha den Baukonsens im Namen des Eisenbahnministeriums ertheilt.

— Vor kurzem hat der Wiener Bankverein, welcher durch seinen grossen Besitz an Aktien der **Wiener Tramwaygesellschaft** einen maassgebenden Einfluss auf die Verwaltung dieses Verkehrsunternehmens ausgeübt hatte, infolge der vielfachen Reibungen mit der Gemeindeverwaltung diesen Aktienbesitz an ein unter Führung der Firma Siemens & Halske stehendes Konsortium veräussert, und wurde infolge dieses Besitzwechsels auch eine Neuwahl des gesammten Verwaltungsraths vollzogen. Die neue Verwaltung hat sich, wie zu erwarten stand, der Gemeinde gegenüber erbötig gemacht, den Pferdebetrieb auf sämmtlichen von ihr befahrenen Strecken in **elektrischen Betrieb** umzuwandeln. Der Stadtrath erklärte sich, wie die Wiener Tagesblätter melden, in seiner Sitzung vom 25. v. Mts. mit diesem Angebote unter gewissen Bedingungen einverstanden. Er verlangt zunächst die Annahme der Forderungen, welche der Gemeinderath als Grundlage für die Schaffung eines elektrischen Strassenbahnnetzes aufgestellt hat und unter welchen die Abtretung der bis 31. Dezember 1925 laufenden Konzession für sämmtliche Linien an die Gemeinde Wien obenan steht (die Unternehmung würde lediglich den Betrieb von der Gemeinde pachten). Ausserdem verlangt die Gemeinde die Zugestehung des ermässigten Fahrpreistarifes, welcher infolge eines bezüglichen Gemeinderaths-Beschlusses der Statthalterei vorgelegt wurde. Zugleich soll der Wiener Tramwaygesellschaft eröffnet werden, dass die Aktion der Gemeinde bezüglich der elektrischen Bahnen durch die Verhandlungen mit der Tramwaygesellschaft nicht berührt werde. Diese Beschlüsse des Stadtrathes unterliegen noch der Zustimmung seitens des Gemeinderathes.

— Die **Auszahlung von Nachnahmen** nach Eingang für die in **Budapest** aufgegebenen Waaren wurde einige Jahre hindurch durch ein Budapester Geldinstitut bewerkstelligt. Im Jahre 1892 hat die Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen diesen Auszahlungsdienst wieder an sich genommen und denselben mit der Sammelklasse der Donau-linksufrigen Betriebsleitung in Budapest vereinigt. Da es sich aber hierbei zeigte, dass der Mangel eines Auszahlungsorts für Nachnahmen im Mittelpunkte des geschäftlichen Lebens von Budapest seitens des Publikums lebhaft vermisst werde, hat der königlich ungarische Handelsminister verfügt, dass die Auszahlung wieder einem Geldinstitute übertragen werde, und es wurde die Direktion der ungarischen Staatsbahnen betraut, diesbezügliche endgültige Abmachungen zu treffen. Auf Grund dieser Ermächtigung hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen mit Wirksamkeit vom 1. Oktober d. J. die Auszahlung der Nachnahmen der ungarischen Escompte- und Wechslerbank übertragen.

— Zwischen der **Wiener Tramway** und der **Neuen Wiener Tramwaygesellschaft** wurden in jüngster Zeit neuerliche Verhandlungen über die Einführung eines **Korrespondenzdienstes** im Verkehr von Linien der einen Unternehmung auf solche der anderen eingeleitet. Die Frage spielt bereits seit dem Jahre 1894; ihre Lösung scheiterte aber bisher an der Feststellung des Vertheilungsschlüssels für die Einnahmen aus dem Umsteigeverkehre. Diesmal ist es jedoch gelungen, ein Einvernehmen zwischen den beiden Verwaltungen zu erzielen, und zwar sollen besondere Umsteigkarten für den Uebergangsverkehr zum Preise von 10 kr. ausgegeben werden. Die Vereinbarung über den Umsteigeverkehr macht eine Verrechnung zwischen den beiden Gesellschaften entbehrlich, da jede derselben die Einnahme aus den auf ihren Linien ausgegebenen Umsteigekarten behält. Die beschlossene Maassregel, welche zunächst noch der Genehmigung des Gemeinderathes bezw. der staatlichen Behörden bedarf, ist nicht nur als eine für das Publikum höchst erwünschte Verkehrserleichterung, sondern auch deshalb zu begrüssen, weil sie einen Beweis für die nunmehr zwischen den beiden Verkehrsanstalten bestehenden guten Beziehungen bildet und beim Fortbestand der letzteren sicherlich noch weitere Maassnahmen im Interesse der Förderung des Wiener Lokalverkehrs gewärtigt werden können.

— Nachdem amtlich festgestellt wurde, dass die **elektrische Stadtbahn-Aktiengesellschaft in Budapest** in den abgelaufenen 5 Jahren durchschnittlich mehr als 8 % ihres Aktienkapitals als Dividende vertheilt habe, ist dem mit der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrage gemäss das der Kommune vorbehaltene Recht der Tarifrevision in Wirksamkeit getreten. Infolge dessen beschloss der Magistrat, die Stadtbahngesellschaft aufzufordern, innerhalb des hierfür im Vertrage bestimmten Termins Vorschläge bezüglich der Revision der Tarife zu machen, da andernfalls die Stadtbehörde von jener Bestimmung des Vertrages Gebrauch machen müsste, die ihr unter solchen Umständen das Recht der selbständigen Revision bezw. Herabsetzung der Tarife sichert.

— Die **Getreideausfuhr Ungarns über Fiume** hat in den letzten 5 Jahren einen erfreulichen Aufschwung genommen; besonders waren es die Mehltransporte, welche erheblich im Zunehmen begriffen sind. Während im Jahre 1892 6 887 Wagenladungen (à 10 000 kg) Mehl ausgeführt wurden, betrug die Ausfuhr im Jahre 1893 8 404, 1894 8 504, 1895 9 467 und 1896 10 291 Wagenladungen. Von diesen Mehlmengen werden $^5/_8$—$^6/_8$ nach England ausgeführt. Dieser Aufschwung des Verkehrs dürfte im laufenden Jahre mit Rücksicht auf die Fehlernte und die hohen Getreidepreise kaum seine Fortsetzung finden.

— Der königlich ungarische Handelsminister hat folgende **Vorkonzessionen** ertheilt: dem Grundbesitzer Belà Fay zum Bau einer Vizinalbahn von Czegléd nach Nagy-Káta; dem Budapester Einwohner Gustav Vallaszky zum Bau einer von Gálszécs bis Kozma führenden Vizinalbahn; der Torontáler Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft zum Bau einer Vizinalbahn von Zichyfalva bis Petrovoszello; den Johann Moldován und Eugen Szalántzy zum Bau einer normal- event. schmalspurigen Vizinalbahn von M. Csecztve bis Ladamos; dem Baron Ladislaus Solymosy jun. und dem Alexius Knöpfler zum Bau einer Vizinalbahn von Nyárad-Szereda bis Köszvényes-Remet; den Arpád Csengery und Dr. Desider Kardos zum Bau einer von Auwinkel über Budakest und Páty bis Zsámbek führenden elektrischen Vizinalbahn; den Karl Baross und Dr. Zoltán Okolicsányi zum Bau einer Vizinalbahn von Pilis-Körösvár bis zum Pilis-Szantser Steinbruch; dem Nikolaus Kiss zum Bau einer von Véglso-Szalatna bis zu dem in der Gemarkung der Gemeinde Ocsova liegenden, unter dem Namen Szihla bekannten Waldtheile.

— Se. Majestät der Deutsche Kaiser besichtigte während seiner Anwesenheit in Budapest die Einrichtungen der **Franz Josefs-Untergrundbahn**. Am 20. d. Mts. war der Personenverkehr auf der Untergrundbahn in der Zeit von 12 Uhr Mittags bis 3 Uhr Nachmittags für das grosse Publikum eingestellt. Innerhalb dieser Zeit unternahm der Deutsche Kaiser in Gemeinschaft mit dem ungarischen König, gefolgt von den beiderseitigen Suiten, eine Fahrt auf der Untergrundbahn. Während dieser Fahrt erstrahlten die Stationshallen in einem Lichtmeere; die Abfahrthalle auf dem Giselaplatze war mit Blumen geschmückt. Der Deutsche Kaiser bekundete ein ganz ausserordentliches Interesse für die Untergrundbahn und zog sehr eingehende Informationen über Bau, Einrichtung und Frequenz ein, wiederholt der besonderen Anerkennung für dieses in seiner Art in Europa einzig dastehende Verkehrsunternehmen Ausdruck verleihend. Die allerhöchsten Herrschaften nahmen auch Einsicht in die aufgelegten Pläne und Zeichnungen. Auf der Endstation angelangt, entstiegen die beiden Herrscher dem Wagen und verabschiedeten sich huldvollst von den Funktionären der Bahn. Der Direktionspräsident der Untergrundbahn dankte hierauf dem ungarischen Ministerpräsidenten sowie dem ungarischen Handelsminister für die Ehre des allerhöchsten Besuches.

— Die ungarische Kommerzialbank in Budapest hat einen **Preis von 1000 fl.** auf ein in den letzten 5 Jahren im Druck erschienenes Werk gesetzt, welches eine in volkswirthschaftlicher oder in finanzieller Beziehung praktische wichtige Frage auf entsprechend wissenschaftlichen Grundlagen behandelt. Dieser Preis wurde nunmehr dem Oberinspektor und Betriebsleiter der königlich ungarischen Staatsbahnen Herrn Alexander Dobiecki für seine Arbeit, betitelt „Gründung, Bau und Betrieb unserer Lokalbahnen" seitens der ungarischen Akademie der Wissenschaften zuerkannt.

Vereins-Ausland.

— Der schweizerische Bundesrath beantragt bei der Bundesversammlung die sämmtlichen seit 1886 ertheilten **Eisenbahnkonzessionen**, deren Rückkaufsbestimmungen die Klausel nicht mehr enthalten, dass die Entschädigungssumme für den Rückkauf in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen betragen dürfe, in der Weise zu ergänzen, dass der Rückkauf auf der Grundlage der Konzession frühestens zu dem Zeitpunkt erfolgen kann, an dem die Bahn 30 Jahre im Betrieb sein wird.

— Noch im Herbste dieses Jahres wird im russischen Finanzministerium eine mit der Berathung von Maassregeln zur **Regelung der russischen Getreideausfuhr** betraute Kommission zusammentreten, der u. a. auch eine vom Finanzministerium ausgearbeitete Denkschrift zugehen wird, die auf Grund genauer Angaben den Nachweis führt, dass der russische Weizen seiner natürlichen Qualität nach den höchsten Ansprüchen genügt und auf dem Weltmarkte eine hervorragende Rolle spielen müsste; wenn er nun aber gleichwohl in den letzten Jahren diesen Markt verloren habe, so erkläre sich dieser Umstand aus der durch Beimengungen seitens vieler Exporteure veranlassten hochgradigen Verunreinigung des zur Ausfuhr gelangenden Weizens.

— Die **Westsibirische** und **Uralbahn** waren bis jetzt noch nicht in den direkten internationalen Verkehr eingeschlossen. Gegenwärtig sollen sich die Betriebsbedingungen dieser beiden Linien dermaassen gebessert haben, dass dem Vernehmen nach die Absicht besteht, vom 1./13. Januar 1898 auf diese Linien die Anwendung der **Berner Konvention** über den internationalen Eisenbahntransport zu erstrecken in Bezug auf die Beförderung von Waaren im direkten internationalen Verkehr; ferner sollen die Hauptstationen in die direkten Tarife der russisch-deutsch-niederländischen und russisch-französisch-belgischen Eisenbahnverbände einbezogen werden.

— Nach einer Mittheilung des „Journal des transports" hat die französische Ostbahngesellschaft neuerdings eine **besondere Art Durchgangswagen** I. Klasse in die Schnellzüge der internationalen Linien Paris-Basel, Calais-Basel und Paris-Mailand eingestellt, welche insofern Beachtung verdient, als man das System der vierachsigen Wagen verlassen hat und zu zweiachsigen Wagen zurückgekehrt ist. Dabei sollen die neuen Wagen, von denen gegenwärtig ein in Brüssel ausgestellter vielfach Beachtung findet, den Reisenden alle nur wünschenswerthen Vorzüge, namentlich sanftes Fahren, Geräuschlosigkeit und schickliche Abtrennung des Toilettenraumes, bieten. Im übrigen ist die Einführung der neuen Wagen, welche in 4 Abtheilen 24 Plätze enthalten, lediglich durch Zweckmässigkeits- und Betriebsrücksichten veranlasst worden. Bei Benutzung der grösseren Wagen ist es nicht immer möglich, die Zusammensetzung der Züge der Bedeutung des jeweiligen Verkehrs genügend anzupassen.

Die neuen Wagen haben einen Seitengang mit bedeckten und an den Enden geschlossenen Plattformen. Der Zugang erfolgt von diesen Plattformen aus, die mit Brücken und Bälgen für den Verkehr von einem Wagen zum anderen versehen sind.

Die Bälge entsprechen der bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und den Orient-Expresszügen gebräuchlichen Anordnung, können aber mit einem Eisenblechrahmen versehen werden, welcher ihre Kuppelung mit den Bälgen der vierachsigen Durchgangswagen deutscher Bauart zulässt.

An einem Ende des Seitenganges befindet sich ein Toilettenraum mit Wasserkloset und Zugänglichkeit von der Plattform aus.

Besonderes Gewicht ist auf geräuschlosen Gang und vollkommenes Schliessen der Abtheilthüren gelegt.

Die Wagen sind mit Oellampen beleuchtet, um die Verwendung auf allen internationalen Linien zu ermöglichen, und haben Warmwasserheizung, deren Heizkörper in den Fussboden eingefügt sind. Der Heizapparat ist an einem Ende ausserhalb des Wagens angebracht, damit die Bedienung unterwegs ohne jede Belästigung der Reisenden ausführbar ist. Der Heizapparat sichert zugleich die Versorgung des Toilettenraumes mit Wasser auch bei niedrigster Aussentemperatur.

Eine bemerkenswerthe Neuerung ist die angewendete Art der federnden Auflagerung des Wagenkastens auf dem Untergestell. Der Kasten ruht lediglich auf vier elastischen Stützpunkten, welche durch Federn gebildet werden, deren Lagen denen der Achsenfedern entgegengesetzt gerichtet sind.

Die Länge der mit gewöhnlichen Westinghousebremsen ausgerüsteten Wagen beträgt zwischen den Puffern 12,37 m, der Radstand 7,50 m, das Gewicht 16800 kg im betriebsfähigen Zustande mit Heizvorrichtung und voller Wasserfüllung, was einer todten Last von nur 703 kg auf die Nutzeinheit, d. h. auf einen Platz I. Klasse entspricht.

— Die Direktion der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat in mehreren grösseren Stationen ihres Netzes für die **Zustellung von Avisen** einen Radfahrdienst eingerichtet, welcher vorzugsweise durch junge Leute besorgt wird. In nächster Zeit wird dieser Dienst in allen grossen Bahnhöfen eingerichtet sein.

— In den ersten Tagen des Monats August d. J. fanden, wie das „Journal des transports" mittheilt, auf der Nordbahnlinie Paris-Beauvais interessante Versuchsfahrten mit neuen Lokomotivwagen, genannt **Automobiles postales,** statt. Diese Wagen, deren sich die Nordbahn auf der Linie nach Creil für den Transport der Post und der Postpackete während der Nacht bedient, bestehen aus einer 2,40 m langen und 2,78 m breiten Plattform, auf welcher sich ein Serpollet-Dampfkessel mit Steuerhebel, Handpumpe, Ventilen, Oeler, Hähnen usw. und ein 3,07 m langes und 2,50 m breites Abtheil für den Postkondukteur befindet.

Die Fahrgeschwindigkeit des kleinen, aus dem Automobil, einem Wagen und einem Gepäckwagen bestehenden Zuges schwankt nach den Steigungen, die bis zu 13 mm betragen, zwischen 37,55 und 60 km in der Stunde, ausnahmsweise kann sie auf 70 km erhöht werden. Der Verbrauch an Heizmaterial (Briquettes), Anfeuerung nicht inbegriffen, beträgt für das Kilometer 2,50 kg und an Speisewasser für die Maschine etwa 10 l.

— Wie aus Salonichi gemeldet wird, hat der türkische Kriegsminister bekannt gegeben, dass der Sultan den Bau der durch das Militär auszuführenden **strategischen Bahn Jannina-Monastir** beschlossen habe. Die Arbeiten sollen im nächsten Frühjahre in Angriff genommen werden.

— Die Verwaltung der Southern Pacific Company hat mit der Pennsylvania, der Chicago, Milwaukee & St. Paul und der Rio Grande Western eine Vereinbarung für den Personenverkehr getroffen, welche für die Folge ungemein wichtig zu werden verspricht. Die genannten Bahnen sind dahin übereingekommen, versuchsweise **direkte Züge von Pittsburg nach San Francisco** abgehen zu lassen. Wenn es sich herausstellt, dass die Sache sich bezahlt, so sollen sofort direkte Personenzüge zwischen Newyork und San Francisco eingerichtet werden.

— Nach dem Jahresbericht der **Atchison, Topeka und Santa Fé-Bahn** für das Betriebsjahr 1896/97 beliefen sich die Roheinnahmen auf 30621230 (+ 1621230) D., die Reineinnahmen auf 7754041 (+ 825719) D. Die festen Lasten erforderten 6061000 D.

— Meldungen aus Bombay zufolge soll durch die Kriegstransporte auf der nordwestlichen Eisenbahn in **Indien**, besonders auf der Strecke von Meerat nach Peschauer, trotz der Menge von Zügen, die täglich Lahore passiren, eine **Verkehrsstockung** eingetreten sein. Derselben Quelle zufolge haben am 11. d. Mts. allein 97 Züge Lahore passirt, die Lokomotiven aber nicht ausgereicht, um die Transportthiere und die Fourage in die vom Feinde bedrohten Gebiete zu befördern. In vielen Fällen sollen sich die Thiere schon in den Wagen befinden, und in Mianmir soll z. B. eine lange, mit Kameelen beladene Wagenreihe stehen; 1400 Ponys können angeblich wegen Lokomotivmangels nicht an die Front befördert werden. Die in den Gebirgen vorrückende Armee soll der Transportthiere nothwendiger bedürfen als der Mannschaften.

Allgemeines.

— Auf der elektrischen Strassenbahn in Hamburg sollen die ersten Versuche mit einer neu erfundenen **Magnetbremse** gemacht worden und die Erfolge mit derselben geradezu sensationell sein. Die Bremse brachte angeblich die Wagen im schnellsten Tempo sofort zum Stillstand.

— **Zur Rentabilität der europäischen Eisenbahnen.** In dem neuesten Jahresbericht des österreichisch-ungarischen Generalkonsulats zu Genua finden wir nachstehende vergleichende Tabelle über die Rentabilität der europäischen Eisenbahnen:

Staaten	Jahr	Bahnnetz km	Anlagekapital L.	Reinertrag L.	Reinertrag %
Italien	1890	12 855	4 318 559 337	82 307 684	1,99
Frankreich . .	1892	38 085	15 269 435 269	522 347 181	3,42
Deutschland . .	1891	42 205	13 670 025 194	635 991 238	4,65
Belgien	1892	3 098	1 355 136 305	58 351 469	4,31
Oesterreich . .	1892	15 558	4 855 805 435	207 615 414	4,28
Ungarn . . .	1892	11 393	2 231 245 571	84 077 504	3,77
Grossbritannien und Irland .	1892	32 703	23 608 933 000	909 351 875	3,85
Schweiz . . .	1892	3 511	1 007 068 648	35 385 899	3,51

— **Der Telescripteur** oder Fernschreiber, wie die Vorrichtung in deutscher Sprache besser zu nennen sein dürfte, eine Erfindung des pariser Ingenieurs Hoffmann, wird — wie der „Berliner Lokalanzeiger" schreibt — in den technischen Kreisen viel besprochen. Es ist eigentlich nichts anderes als ein Schreibapparat, wie solche von den Konstruktionen von Hughes, Baudot und Cassagnes bereits bekannt und im Gebrauche sind; doch ist er allen diesen Apparaten durch seine Einfachheit überlegen, und zu seiner Bedienung sind besondere Kenntnisse nicht erforderlich. Der Telescripteur besteht aus einer Klaviatur, die auf einem den Mechanismus enthaltenden kleinen Kasten angebracht ist. Die Klaviatur ist treppenförmig angeordnet und enthält 4 Stufen, auf welchen Tasten für die Buchstaben, Zahlen und Zeichen angeordnet sind; eine überhöhende Rückwand nimmt den Farbenapparat auf, sowie das Rad nebst Mechanismus mit dem sich abrollenden Papierstreifen nach der Art wie beim Morse'schen Farbschreiber. Will man eine Depesche aufgeben, so genügt einfaches Niederdrücken einer Taste, um auf einer oder gleichzeitig auch 2 Empfangsstellen den Abdruck des mit der Taste übereinstimmenden Buchstabens auf dem Papierstreifen zu erhalten, wobei es unwesentlich ist, ob auf der empfangenden Station jemand am Apparat sich befindet oder nicht. Dieser ist stets zum Nehmen einer aufgegebenen Depesche fertig; man kann sein Geschäftszimmer verlassen und findet nach Rückkehr alle inzwischen eingetroffenen Depeschen lesefertig auf dem Papierstreifen aufgetragen, der nur dann abrollt, wenn ein Buchstabe telegraphirt wird. Gegenwärtig werden Versuche mit dem Apparate bei der pfälzischen Eisenbahn in Mannheim gemacht.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Nach kurzem Leiden verschied gestern der königliche Regierungs- und Baurath

Herr Langbein

in Hamburg, Vorstand der königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 daselbst. Ausgestattet mit vortrefflichen Geistesgaben, hat er unter Bethätigung unermüdlicher Pflichttreue und Nutzbarmachung seiner reichen Erfahrungen sein Amt mit grossem Geschick verwaltet und sich die Achtung und Liebe seiner Fachgenossen und der ihm untergebenen Beamten in hohem Maasse erworben. Wir verlieren in ihm einen liebenswürdigen Mitarbeiter und Freund.

Ein treues Andenken wird ihm unsererseits allzeit bewahrt werden.

Altona, den 21. September 1897.

Der Präsident, die Mitglieder, Hilfsarbeiter und Inspektionsvorstände der kgl. Eisenbahndirektion. (2113)

2. Berichtigungen.

In der Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Berlin vom 13. September d. J., betreffend die Aenderung der Tarifbestimmungen über Ueberfuhrgebühren usw. in den Staatsbahn-Gruppentarifen in Nr. 73 d. Ztg. (Inser. Nr. 2062) muss es in der Unterschrift lauten: Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen **königlichen Eisenbahndirektionen** und nicht der übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen. (2114)

3. Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Eröffnung der Kohlenverladestelle Paredl und des mit dieser durch eine Schleppbahn verbundenen Venus-Tiefbau-Schachtes. Am 1. Oktober l. J. gelangt die bereits in unserem Lokalgütertarife vom 1. Februar 1894 bezeichnete, zwischen den Stationen Maria-Ratschitz und Brüx gelegene, nur für die Aufgabe von Kohlensendungen bestimmte Verladestelle Paredl und damit im Zusammenhange der mit dieser Verladestelle durch eine Schleppbahn verbundene Venus-Tiefbau-Schacht zur Eröffnung.

Teplitz, am 20. September 1897. (2115)

Die Direktion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Auf der letzten durch Hochwasser z. Zt. noch gestörten sächsischen Linie Mügeln-Geising-Altenberg wird am 22. d. Mts. der Gesammtverkehr auf der Theilstrecke von (Mügeln-) Burkhardtswalde-Maxen bis Glashütte wieder eröffnet. Reststrecke Glashütte-Geising-Altenberg bleibt noch ungefähr 6 Tage gesperrt.

Dresden, am 20. September 1897. (2116)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Auf nachstehenden Theilstrecken ist der Gesammtverkehr wieder eröffnet worden:

Ried-Aurolzmünster . . . am 3/8.,
Kremsmünster-Stift-Unterrohr . . . . „ 29/8.,
Minning-Simbach . . . . . „ 4/9.,
Mauerkirchen-Braunau . . „ 19/9. und
Lambach - Stadl - Paura (schmalspurig) . . . . . „ 15/9.;
sohin bleibt noch unterbrochen Aussee-Obertraun.

Wien, am 21. September 1897. (2117)

5. Güterverkehr.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen, Ausnahmetarif für den rheinisch-westfälisch-mitteldeutschen, den oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischen Kohlenverkehr und den Kohlenverkehr von Stationen des Direktionsbezirks Breslau, sowie Vieh- etc. Tarif der preussischen Staatsbahnen. Voraussichtlich am 1. Oktober d. J. wird die Neubaustrecke Bitterfeld-Stumsdorf mit den Haltestellen Zörbig, Tannepöls und Sandersdorf, sowie die an der Strecke Halle-Nordhausen gelegene Haltestelle Blankenheim für den gesammten Güter-, Leichen- etc. und Viehverkehr, die Haltestelle Zörbig und Blankenheim ausserdem für den Fahrzeugverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist in Blankenheim und Tannepöls ausgeschlossen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen.

Halle a/Saale, den 19. Sept. 1897. (2118)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Eröffnung der Haltestelle Rosen für den Gepäck- und Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Strecke Grottkau-Strehlen zwischen Giersdorf und Prieborn belegene Haltestelle Rosen, welche gegenwärtig nur dem Personenverkehr dient, für den Gepäckverkehr, sowie für den Wagenladungs-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird die Haltestelle Rosen in den Gruppentarif II (Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen), die Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe, sowie in den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen. Bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen werden der Frachtberechnung die Entfernungen von Giersdorf oder Prieborn mit einem Zuschlage von 4 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernun-

gen ergeben. Die Frachtsätze für Kempen (Güterbhf.) gelten auch im Verkehr mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn. Ueber die Höhe der Frachtsätze für niederschlesische Steinkohlen geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 16. September 1897. (2119)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-hessischer Verkehr. Am 1. Oktober d. J. wird der Nachtrag I ausgegeben. Er enthält hauptsächlich Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen an den Neubaustrecken Obervellmar-Wolfhagen, Duderstadt-Leinefelde, Gauodernheim-Osthofen, Friedberg-Hungen/Nidda und Darmstadt-Grosszimmern, sowie anderweite ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen, ferner Aenderungen und Ergänzungen einzelner Ausnahmetarife und den neuen Ausnahmetarif für Holzstoff und Holzzellstoff. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann. (2120)

Frankfurt a/M., den 20. September 1897.
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Expressgut-Verkehr. Die in den Expressguttarifen der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen unter Abschnitt IV „Einlieferung und Beförderung" enthaltene Tarifbestimmung erhält mit Wirkung vom 1. November 1897 unter Ziffer 2 folgenden Zusatz:

„Die Verwaltungen behalten sich indessen vor, bei gewissen Zügen, die bekannt gegeben werden, die Beförderung von Expressgut zu beschränken oder ganz auszuschliessen."

Diese zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 der letzteren genehmigt worden. (2121)

Darmstadt, den 16. September 1897.
Direktion der Main-Neckarbahn, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Bezug auf unsere unterm 15. September 1897 erlassene Bekanntmachung wird ergänzend bemerkt, dass die mit dem 1. November 1897 erfolgende Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Cement sich auf den Verkehr nach und von Heidelberg und auch auf den Verkehr der Station Heidelberg (M. N. B.) nach und von den Stationen der vormaligen hessischen Ludwigsbahn erstreckt.

Karlsruhe, den 20. Sept. 1897. (2122)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der gr. bad. Staatseisenbahnen.

Binnenverkehr der Gruppe VI. Am 1. Oktober d. J. wird zum Gruppentarif VI (Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz) der Nachtrag III ausgegeben.

Er enthält hauptsächlich Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen an den Neubaustrecken Friedberg-Hungen/Nidda, sowie für die Station Bernterode und anderweite ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Frankfurt a/M., den 20. Sept. 1897. (2123)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. treten direkte Entfernungen und Frachtsätze für die neu eröffnete Station Dahlbusch-Rotthausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Essen mit sämmtlichen dem Verbande angehörigen südwestdeutschen Stationen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) für alle darin genannten Artikel im Verkehr mit der Station Eberbach der badischen Staatseisenbahn in Kraft.

Am 15. November d. J. werden erhöhte Tarifentfernungen für die Stationsverbindungen Kray-Nord-Amanweiler Grenze, Kray-Nord-Erstein und Gelsenkirchen-Wisch eingeführt.

Das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion ertheilt Auskunft.

Köln, den 22. September 1897. (2124)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Aschaffenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. Main mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif vom 15. Februar d. J. für Getreide usw. von Stationen der preussischen Staatsbahnen usw. nach den Stationen Aachen, Aachen-Bleyberg Grenze, Aachen-Templerbend, Dalheim Grenze, Herbesthal und Venlo K. M. zur Weiterbeförderung nach Belgien und Frankreich (über Belgien) aufgenommen.

Von Aschaffenburg nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Aachen	0,89
Aachen-Bleyberg Grenze .	0,90
Aachen-Templerbend . . .	0,89
Dalheim Grenze	0,90
Herbesthal	0,91

Köln, den 21. September 1897. (2125)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr. Die Artikel „Torfstreu und Torfmull" werden am 1. Oktober d. J. in den Ausnahmetarif 9 für Düngemittel usw. aufgenommen.

Dortmund, den 21. September 1897. (2126)
Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-gesellschaft: Die Direktion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif für den Verkehr von Deutschland nach Semlin trans. Am 1. Oktober d. J. wird die Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn mit den für Dortmund B. M., K. M. und Rh. vorgesehenen Ausnahmesätzen in den Artikeltarif 1 für Eisen und Stahl usw. einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Auskunftsstellen.

Breslau, am 20. September 1897. (2127)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausfuhrtarif für den Verkehr von Deutschland und den Niederlanden nach Russland. Zu dem vom 1. Januar 1895 gültigen Ausfuhrtarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen transito, Prostken transito, Illowo transito und Thorn transito zur Ausfuhr nach Russland (ausgenommen Polen) tritt mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1897 der fünfte Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser verschiedenen Berichtigungen die Aufnahme einer Anzahl neuer Stationen, sowie Bestimmungen über die Beförderung von zerlegten Maschinen, deren Theile mehrere Wagenladungen bilden und nicht auf einen Wagen verladen werden können.

Gleichzeitig tritt der I. Nachtrag zum Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif Heft 2 in Kraft, welcher ebenfalls Berichtigungen, Aufnahme neuer Stationen, sowie Bestimmungen über die Beförderung von Maschinentheilen enthält.

Bromberg, den 19. Sept. 1897. (2128)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband. Am 1. Oktober d. J. gelangt zum Gütertarif, Theil II, ein Nachtrag 1 zur Einführung, welcher neben den im Wege von Bekanntmachungen bereits eingeführten Tarifänderungen die Aufnahme der Station Prostken der ostpreussischen Südbahn, neue Frachtsätze zwischen Salzburg und Stettin sowie Swinemünde, die Einführung eines Ausnahmetarifs für Holzkohlen und eines Ausnahmetarifs für Malz zur Ausfuhr über See sowie verschiedene Berichtigungen enthält. Soweit Erhöhungen der jetzt gültigen Frachtsätze eintreten, gelten dieselben erst vom 15. November d. J. ab. Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen und Auskunftsbüreaus der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Druckabzüge des Nachtrags können unentgeltlich von dem hiesigen Auskunftsbüreau auf dem Stadtbahnhof Alexanderplatz bezogen werden.

Berlin, den 17. September 1897. (2129)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird der im inneren badischen Verkehr bestehende Ausnahmetarif für Malz aller Art zur Ausfuhr in die Schweiz auch für Sendungen zur Ausfuhr nach dem Vorarlberg ausgedehnt.

Karlsruhe, den 20. Sept. 1897. (2130)
Generaldirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung kommt für Thiersendungen in Wagenladungen nach Regensburg Viehhof neben der Fracht für Regensburg ein Zuschlag von 3 ℳ. für den Wagen zur Erhebung.

Karlsruhe, den 20. Sept. 1897. (2131)
Generaldirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und Stationen der Prinz Heinrich Bahn. Für die Beförderung von Steinhohlen, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenbrikets sowie Braunkohlen und Braunkohlenbrikets von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld, Essen und Köln sowie Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der luxemburgischen Prinz Heinrich Bahn tritt am 1. Oktober d. J. unter Aufhebung des bestehenden Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1893 nebst Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Der neue Ausnahmetarif weist neben zahlreichen Ermässigungen in einzelnen Fällen auch Erhöhungen gegenüber den bestehenden Sätzen auf; insoweit letzteres zutrifft, bleiben die gegenwärtigen Sätze noch bis zum 15. November d. J. in Gültigkeit.

Preis des neuen Ausnahmetarifes 25 ₰

Essen, den 22. September 1897. (2132)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Forts. der Amtlich. Bekanntm. S. IV.

Nr. 18. Jahrgang 1897. Berlin, am 25. September 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	—	unfert. Schleifstein —	30	1	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
2	A	861	1	Kiste	Zwirn u. Leder —	58	2	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
3	A B	3056	1	Korb	Flaschen —	65	3	Hasselt	Gr. Central Belge	
4	A F	57	1	Pack	leere Säcke —	13	4	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
5	A L	9885	1	Fass	trockene Farbe —	22	5	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
6	A M	29725	1	Kiste	Manufakturw. —	85	6	Berlin H. u. L. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
7	A M	178	1	Koffer	gefüllt —	22	7	Bonn	K. E.-D. Köln	
8	A R	180	1	—	Plan —	—	8	Luckenau	K. E.-D. Erfurt	
9	B	—	3	—	l. Petroleumfässer —	96	9	Bretten	Württemberg. Stsb.	
10	B	3	1	Ballen	leere Säcke —	87	10	Aalen	„	
11	B D	6035	1	Kiste	Rosinen —	10	11	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
12	Br G M	1027	1	—	leeres Bierfass —	26	12	Hagen	„	
13	C J F	940	1	Fass	leer —	5	13	G.-A. Bingen	Direktion Mainz	
14	C L	357	1	Kiste	Telegraphen-Apparat	26	14	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
15	C L B	58	1	—	eiserne Kette —	35	15	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
16	D	965	2	—	Holzprähme —	17	16	Bremen	K. E.-D. Hannover	
17	D P L (undeutlich)	828	1	—	Pflugschaar —	3,5	17	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	Fabrikmarke Iboralski & Co.
18	E	2205	1	—	verzinkter Eimer —	3	18	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
19	E K	IV	1	Verschlag	1 eisernes Rohr —	2	19	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
20	E S	27	1	—	leere Kiste —	28	20	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
21	F	1275	1	Fass	leer —	10	21	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
22	F C	3839	1	Kiste	Kupferdrahtgewebe —	126	22	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
23	F H	2395	1	Ballen	? —	16	23	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
24	F K	5	1	Sack	1 Eisentheil, ansch. ein Regulator zur Mühle	18,5	24	Parkowo	K. E.-D. Bromberg	
25	F M	1/2	2	—	leere Körbe —	3	25	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
26	G	4534	1	—	leerer Harrass —	20	26	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
27	G B	—	1	Kiste	Eisen- oder Steinblock	167	27	„	„	
28	G L	11166	1	„	gefüllt —	57	28	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
29	G S	326	1	„	emaillirte Kochgeschirre	72	29	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
30	H	—	1	—	gusseis. Rohr —	12	30	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
31	H (Blechschild)	—	2	Pack	gesalzene Felle —	55	31	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
32	H S	—	4	—	Rosten —	—	32	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
33	H S	—	1	Sack	Alteisen —	13	33	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
34	J	—	1	Kollo	2 Eimer —	4	34	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
35	J	1/25	25	Kolli	Wellbleche —	500	35	Warburg	K. E.-D. Cassel	
36	—	—	1 1	Pack Beutel	Eisenwaare —	20	36	Warburg	K. E.-D. Cassel	
37	—	—	4	Stäbe	Flacheisen —	150	37	Warburg	K. E.-D. Cassel	
38	J C	5	1	Sack	kohlensaurer Kalk —	50	38	Göttingen	„	
39	J H	63	1	—	leere Blechbüchse —	5	39	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
40	J H	—	1	—	eiserner Ausguss —	11	40	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
41	J J H	519	2	Kolli	Holzrahmen —	19	41	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
42	J K	30	1	Käfig	1 Hahn u. 14 junge Hühner	—	42	Basel	Badische Stsb.	
43	J K	1272	1	—	leeres altes Oelfass —	35	43	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
44	J M	516	1	Kiste	gefüllt? —	43	44	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
45	J S	316	1	„	grosse Milchglocken —	73	45	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
46	J W	524	1	Ballen	Gewebe —	20	46	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
47	K	1	1	Fass	Därme ges. —	255	47	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
48	K & O	2916	1	Ballen	Holzwolle —	43	48	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
49	K P	1—4	4	Pack	leere gebr. Säcke —	150	49	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
50	K S O D	222 236	2	—	Decken mit 2 Leinen ohne Nr.	—	50	G.-A. Mannheim	Direktion Mainz	
51	K W	1522	2	—	eiserne Kugeln —	4,5	51	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
52	L	1	1	Pack	alte Leinentücher —	7	52	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
53	L A E	835	1	Kiste	? —	21	53	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	d e r	G ü t e r								
54	L & C	—	1	Kistchen	Eisenwaaren	—	54	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
55	M	18421	1	Kiste	?	63	55	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
56	M A V	—	1	—	Flankirbaum	—	56	Neustadt O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
57	M E	8	1	Sack	leere Säcke	15	57	Bretten	Badische Stsb.	
58	M H B	17	1	—	Kette	—	58	Ermsleben	K. E.-D. Magdeburg	Roden-kirchen-Bingerbrück bezettelt.
59	M M C	30	1	Fass	leer	12	59	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
60	M & S	42	1	Beutel	Soda	12	60	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
61	O (roth)	—	1	—	eis. Achsbüchse	5	61	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
62	O K	7657	1	Bund	4 eiserne Räder	26	62	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
63	P	12137	1	Fass	Wein	37	63	Baelen	Grand Central Belge	
64	R	102	1	Stange	Flacheisen	20,5	64	Aachen T.	K. E.-D. Köln	
65	R	9	1	Ballen	Hanfwerg	32	65	Rawitsch	K. E.-D. Posen	
66	R H	1041	1	"	Bieber	—	66	Crefeld	K. E.-D. Köln	
67	R K	6306	1	"	Webwaaren	15	67	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
68	R & L	4706	1	Korb	leere Kiste	10	68	Bremen	K. E.-D. Hannover	
69	R P	721	1	Kiste	?	78	69	Konstanz	Badische Stsb.	
70	rrh	—	1	—	Kette	—	70	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
71	S	—	2	—	Dachfenster	—	71	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
72	S B	15	1	Kollo	Ständer	—	72	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
73	S H	—	1	—	gusseis. Ofenkranz	3	73	G.-A. Bingen	Direktion Mainz	
74	S S	4104	1	Fass	?	185	74	Rg. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
75	S S	578	1	Ballen	br. Tuch	9	75	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
76	S S	—	1	Fass	leer	—	76	Brühl	K. E.-D. Köln	
77	T auch O U	33 57211	1	Sack	Kleider (12 Paar Hosen, 1 Weste, 2 Hüte, 3 P. Strümpfe, 2 P. Stiefel, 2 Röcke, 1 kl. Beutel mit Tabak)	18	77	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
78	T C D	4548	1	—	Pflugmesser	—	78	Jüchen	K. E.-D. Köln	
79	V B	227/30	4	Kolli	hölzerne Bettstelle	33	79	Bonn	"	
80	W	552	1	—	leere Kiste	11	80	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	beklebt: Visselhövede Hannover.
81	W K	14370 a	1	Kiste	1 leeres Fass	17	81	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
82	W M	2025	1	Pack	Holzwaaren	19	82	Bielefeld	"	
83	W O M	2780	1	Kiste	Stärke	28,5	83	Bremen	"	
84	W P	57216	2	Fässer	Seife	29	84	Buttstädt	K. E.-D. Erfurt	
85	W R	9	1	Kinderwagen	div. Gegenstände	?	85	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
86	Z & C	—	3	Block	Zinn	?	86	"	"	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
87	K. S. St. Bautzen	1816	1	—	alte Wagendecken	82	87	Bremen	K. E.-D. Hannover	
88	L. Bremen	55415	1	Pack	Düten	28	88	"	"	
89	A K Hagen	494	1	Kiste	Eisenwaaren	42	89	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
90	H G Hamburg	—	1	Korb	Aepfel	4,5	90	Hamburg	Lübeck-Büchen	Inhalt verkauft.
91	La Haye	—	1	Kistchen	Verschiedenes	10	91	Fauquemont	Grand Central Belge	
92	Fischer-Huhe	—	2	Säcke	?	26	92	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Torgau.
93	Lydston-Leslie London	—	1	Kiste	?	20	93	Frankfurt a/M. Hptb. (Eilgutabfertig.)	"	
94	P. Morsbach	—	2	Pack	Kaminschieber	—	94	Morsbach	K. E.-D. Köln	
95	C. R. Steyer beschr.	2135 —	1	Verschlag	eis. Reifen	85	95	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
96	Winter Groschke	—	2	Stück	Milchkannendeckel	—	96	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
97	W. Woeste H W	— 10	1	Pack	Kohlenlöffel	8	97	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
98	—	4	1	Bund	Eisenwaaren	12	98	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
99	—	81 oder 83	1	Pack	Holzstangen u. 1 Bund Schlüssel	—	99	Cleve	K. E.-D. Köln	
100	—	500	1	grauer Reisekoffer	Kleidungsstücke usw.	14,5	100	Pr. Holland	K. E.-D. Königsberg	
101	(Frankenbräu)	10443 15570	2	—	leere Fässer	41	101	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
102	weiss ×	1/2	2	—	gusseis. Platten	55	102	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
103	weiss X	—	1	Kollo	2 eiserne Buchsen	7	103	Marienburg	K. E.-D. Danzig	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
104	Strich (schwarz)	—	1	Bund	3 kl. Gasröhren —	11	104	Algermissen	K. E.-D. Hannover	
105	Strich (roth)	—	1	"	eis. Stäbe (Gardinenstangen)	36,5	105	Hannover N.	"	
106	2 gelbe Striche	—	1	—	Ofentheil (Ofenthür mit Rahmen)	6	106	Warburg	K. E.-D. Cassel	
107	600	206/8	3	Kisten	Weckeruhren —	?	107	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
108		3756	1	Kiste	Cigarren —	50	108	Sinzig	K. E.-D. Köln	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
109	—	—	1	Pack	Ausklopfer —	5	109	Aachen	K. E.-D. Köln	2,53 m lg.,
110	—	—	12	Stück	kief. Bahnschwellen	—	110	Neustettin	K. E.-D. Danzig	36 cm breit,
111	—	—	2	Stäbe	Bandeisen —	—	111	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	15 cm hoch.
112	—	—	1	—	gusseis. Becken —	7	112	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
113	—	—	1	—	Bettrahmen —	9	113	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
114	—	—	1	Sack	Blech —	9	114	Konstanz	Badische Stsb.	Alsfeld-
115	—	—	1	—	Blechcylinder, leer	50	115	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	Darmstadt M. N. B. be-
116	—	—	1	Blechbüchse	gesott. Butter —	5	116	Karlsruhe	Badische Stsb.	zettelt.
117	—	—	1	—	Blechkanne —	1	117	Appenweier	"	
118	—	—	7	Stück	Blechrohre —	133	118	Kalk G.	K. E.-D. Köln	2,12 m lg.,
119	—	—	1	—	buchene Bohle —	—	119	Filehne-Nord	K. E.-D. Bromberg	35 cm breit,
120	—	—	10	Rollen	verzinkter Draht —	716	120	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	5,5 cm stark.
121	—	—	1	Pack	Drahtseile —	13	121	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
122	—	—	1	"	Drahtstifte —	3	122	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
123	—	—	4	Stück	Eisen mit Oesen —	—	123	Neuss	K. E.-D. Köln	
124	—	—	1	Gebund	Eisen —	20	124	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
125	—	—	3	Kolli	T-Eisen —	43	125	"	"	
126	—	—	1	Pack	2 Kolli Eisen —	12	126	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
127	—	—	5	Stangen	Eisen —	6,5	127	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
128	—	—	1	Platte	Eisenblech —	10	128	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
129	—	—	5	Stück	Eisenbleche —	204	129	Breslau-Märk.	K. E.-D. Breslau	
130	—	—	8	"	Eisenbleche —	290	130	Scharley	K. E.-D. Kattowitz	
131	—	—	1	Kollo	Eisenrohr —	4	131	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
132	—	—	1	—	Eisenrohr —	29	132	Hameln	K. E.-D. Hannover	etwa 5 m
133	—	—	1	—	Eisenrohr (4,55 m lang, 55 mm Durchm.)	27	133	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	lang.
134	—	—	1	Pack	Einwickelpapier —	15	134	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	2 m lang,
135	—	—	1	—	lackirte Eisenstange	4,5	135	Neviges	K. E.-D. Elberfeld	2,5 cm breit.
136	—	—	2	Kolli	Eisentheile —	7	136	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
137	—	—	1	Kollo	Eisenwaaren —	2,5	137	Bebra	"	
138	—	—	1	—	Fahrrad —	20	138	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
139	—	—	1	Pack	10 Stück Farbkessel	15	139	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
140	—	—	1	Fass	leer —	16	140	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
141	—	—	1	Bund	Fensterriegel —	—	141	Köln-Eilg.	K. E.-D. Köln	
142	—	—	1	—	Gasrohr, 8 m lg. —	8	142	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
143	—	—	1	Kollo	3 Gasrohre —	20	143	Eydtkuhnen	"	
144	—	—	2	Kolli	2 Gasrohre —	10	144	Lauenburg i/P.	K. E.-D. Danzig	
145	—	—	1	—	Gewichtsstück —	0,5	145	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
146	—	—	2	—	Gepäckstücke —	28	146	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
147	—	—	1	—	Gummirolle —	6	147	Hagen	"	
148	—	—	1	Stück	Gussstahl-Kammrad	57	148	Velbert	"	
149	—	—	1	—	alter Hammer m. Stiel	6,5	149	Opladen	"	
150	—	—	2	Pack	Handstöcke —	6	150	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
151	—	—	1	"	8 neue leere Handkörbe mit Deckel, gelb u. braun gestrichen	4,5	151	Warburg	K. E.-D. Cassel	
152	—	—	2	—	Holzbogen —	14	152	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
153	—	—	1	—	leerer Holzkübel —	—	153	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
154	—	—	1	—	Kette —	—	154	Brühl	K. E.-D. Köln	
155	—	—	2	—	Ketten —	—	155	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
156	—	—	1	Ballen	Kleidung u. Betten	—	156	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
157	—	—	2	Säcke	Knochen —	50	157	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
158	—	—	1	Korb	gefüllt —	33	158	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
159	—	—	1	—	leerer Korb —	3	159	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
160	—	—	1	Bund	leere Körbe —	3	160	Offenburg	Badische Stsb.	
161	—	—	25	Stück	neue Rüben- oder Kohlenkörbe	100	161	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
162	—	—	3	"	alte Rüben- oder Kohlenkörbe	10	162	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
163	—	—	1	—	eis. Lampenkugel —	4	163	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
164	—	—	2	Bund	Latten und Knüppel	—	164	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
165	—	—	1	Pack	Löffel aus Drahtgeflecht	10	165	G.-A. Lorsch	Direktion Mainz	
166	—	—	1	Sack	Lumpen —	25	166	Graudenz	K. E.-D. Danzig	

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
167	—	—	1	Sack	Männer- u. Frauenkleider	15	167	Balingen	Württemberg. Stsb.	
168	—	—	1	—	Möbelverzierung —	—	168	Neustadt O/S.	K. E.-D. Erfurt	
169	—	—	2	Blechwannen	Nickel- und Blechwaaren	18	169	Linden-K.	K. E.-D. Hannover	
170	—	—	2	Kolli	Ofenaufsätze —	6,5	170	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
171	—	—	1	—	Ofenrohr —	4	171	Hanau Ostb.	"	
172	—	—	1	Korb	neues Packtuch —	2	172	Köln Eilgut	K. E.-D. Köln	
173	—	—	1	Kollo	Pflugschaar —	4	173	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
174	—	—	1	—	Plan —	—	174	Thale	K. E.-D. Magdeburg	
175	—	—	1	Ballen	Putzwolle —	—	175	Beuel	K. E.-D. Köln	
176	—	—	1	Kiste	eis. Räder u. Oelkanne	16	176	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	*) mit Eisenstange mit Schloss.
177	—	—	1	Reisekorb*)	? —	13	177	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
178	—	—	1	—	Riemscheibe, Durchmesser 30 cm, Breite der Scheibe 10,5 cm	11	178	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
179	—	—	11	—	kl. Tafel Rohglas —	23	179	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
180	—	—	1	—	eis. Rohr, 2,60 m lg., 15 cm Durchm.	69	180	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
181	—	—	1	—	gusseis. Rohr —	23	181	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
182	—	—	1	—	gusseis. Ventilrohr		182			
183	—	—	5	Kolli	Roststäbe —	22	183	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
184	—	—	1	Stange	Rundeisen 6,5 m lg.	10	184	Gera	K. E.-D. Erfurt	
185	—	—	1	Gebund	Rundeisen —	—	185	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
186	—	—	1	Stab	Rundeisen —	—	186	"	"	
187	—	—	1	Sack	? —	25	187	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
188	—	—	1	—	Sackwagen —	—	188	Parchim	"	
189	—	—	3	Glasballons	Salzsäure —	165	189	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
190	—	—	3	—	kieferne, werthlose Schalenbretter	—	190	Filehne-Nord	K. E.-D. Bromberg	
191	—	—	1	Kollo	Schrankverzierung —	1	191	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
192	—	—	1	Bund	1 Schrubber — 1 Haarbesen —	—	192	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
193	—	—	1	"	eis. Stangen für Zuggardinen	10	193	Elberfeld	"	
194	—	—	1	"	eiserne Stangen —	9	194	Berlin H. u. L. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
195	—	—	1	"	5 Stück Stellbalken	13	195	Guhrau	K. E.-D. Posen	Pflugtheile.
196	—	—	1	Kollo	Tisch	24,5	196	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
197	—	—	2	—	eiserne Viehgitter —	—	197	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
198	—	—	1	—	hölzernes Viehgitter		198			
199	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	199	Guben	K. E.-D. Berlin	
200	—	—	1	Rolle	Zinkblech —	9	200	Lobberich	K. E.-D. Köln	
201	—	—	1	Korb	Zwetschgen —	25	201	St. Georgen i/Schw.	Badische Stsb.	für 3 M. verkauft.

Güterverkehr Fortsetzung.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr. Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt zum ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarif der Nachtrag 7 und zum Berlin-Stettin-mitteldeutschen Gütertarif der Nachtrag 8 in Kraft. Die Nachträge enthalten die durch Eröffnung der Nebenbahn Teuplitz-Sommerfeld bedingten Entfernungsabkürzungen und Ermässigungen der Frachtsätze.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen. (2133)

Magdeburg, den 22. September 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Russisch-ostpreussischer Getreideverkehr. An Stelle des Ausnahmetarifs 7 für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsamen, Malz, Malzkeimen, Mehl, Mühlenfabrikaten, Kleie und Oelkuchen von russischen Stationen über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel vom 20. März/1. April 1895 nebst den Nachträgen I—VII (einschliesslich der später publizirten Frachtsätze) tritt mit Gültigkeit vom 1/13. November d. J. ein neuer Tarif in Kraft, über dessen Einführung s. Z. besondere Bekanntmachung erfolgen wird. (2134H&V)

Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Frachtermässigung für Sendungen nach den Ueberschwemmungsgebieten in den Provinzen Brandenburg und Schlesien. Für den Bezug von Materialien in Wagenladungen von 5 und 10 t zur Wiederherstellung von Gebäuden oder Anlagen, welche durch das diesjährige Hochwasser in den Provinzen Brandenburg und Schlesien beschädigt sind, wird auf den preussischen Staatseisenbahnen eine Frachtermässigung von 50 % der regelmässigen Fracht gewährt.

Der Frachtnachlass erfolgt auf Antrag des Empfängers im Rückvergütungswege für alle Sendungen, die bis zum 31. Mai 1898 aufgegeben werden. Der Antrag auf Erstattung ist spätestens bis zum 1. Juli 1898 bei der der Empfangsstation vorgesetzten königlichen Eisenbahndirektion anzubringen und hierbei unter Vorlage des Original-Frachtbriefes durch eine Bescheinigung des Kreislandrathes oder des betreffenden Gemeindevorstehers der Nachweis zu führen, dass die beförderten Sendungen zur Wiederherstellung der durch die Hochwasserfluthen zerstörten oder beschädigten Gebäude oder Anlagen unter Beachtung der Anweisungen der zuständigen Behörde Verwendung gefunden haben. Die Erstattung erfolgt auch bei Frankosendungen nur an den Empfänger. Wird auf Grund nachträglicher Anweisung des Absenders oder des Adressaten die Sendung am Bestimmungsorte einem Dritten ausgeliefert, so gilt dieser auch dann, wenn der Frachtbrief nicht auf seine Adresse geändert wurde, als Empfänger.

Berlin, den 21. September 1897. (2135)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen königlichen Eisenbahndirektionen.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Kohlenverkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April d. J. der Nachtrag I in Kraft, welcher u. a. Frachtsätze von unserer Station Dahlbusch-Rotthausen (Zechen Dahlbusch I, III und IV) enthält.

Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Essen, den 22. September 1897. (2136)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - westfälisch - südwestdeutscher Verband. Vom 1. Oktober d. J. ab werden Thiersendungen in besonderen Eisenbahnwagen im Verkehr mit Karlsruhe Viehhof zu den Frachtsätzen für Karlsruhe Hauptbahnhof unter Zuschlag einer Ueberfuhrgebühr von 1,50 ℳ. für den Wagen direkt abgefertigt.

Köln, den 23. September 1897. (2137)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. kommen im Wechselverkehr mit den Stationen der grossherzogl. mecklenburgischen Friedrich Franz - Eisenbahn bezügl. der unter 5 u. 6 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs Nr. 2 (Rohstofftarif) aufgeführten Artikel die Frachtsätze des letzteren zur Anwendung.

Hannover, den 21. Sept. 1897. (2138)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch - sächsischer Verband. Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. ab wird der im obenbezeichneten Verbande bestehende Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) auf den Artikel Erze, auch aufbereitete, wie im Spezialtarif III genannt, mit den unter a für Erde usw. angegebenen Anwendungsbedingungen ausgedehnt.

Ferner wird der Ausnahmetarif 7 — für zum Hochofenbetriebe bestimmte Erze etc. — durch Aufnahme der Stationen Friedrichshütte und Rosdzin des Eisenbahn-Direktionsbezirks Kattowitz für die Bezüge von Eisenerz und eisenhaltigen Schlacken zum Bleihüttenbetriebe erweitert. Ueber die Höhe der neuen Ausnahme-Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 17. September 1897. (2139)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Kohlen- etc. Ausnahmetarif, Theil V Heft Nr. 1 vom 1. November 1897. Am 1. November 1897 wird der Saarkohlentarif mit Tirol, Theil V Heft Nr. 1 vom 1. Januar 1894 aufgehoben und durch einen neuen Tarif ersetzt, welcher durchwegs Ermässigungen der seitherigen Frachtsätze mit sich bringt. Der neue Tarif wird unentgeltlich abgegeben.

München, im September 1897. (2140)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. werden die Stationen Lützen, Lausen, Göhrenz-Albersdorf, Meuchen und Schkölen-Räpitz des Direktionsbezirk Erfurt in den Tarif für den vorbezeichneten Verband einbezogen.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist im Verkehr mit vorgenannten Stationen, die von Fahrzeugen im Verkehr mit Göhrenz - Albersdorf, Meuchen und Schkölen-Räpitz ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 21. Sept. 1897. (2141)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig bezw. Prag. Inländischer Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach. Böhmischer Braunkohlenverkehr über Wien. Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der Kohlenverladestelle Paredl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn tritt zu den Tarifen der oben bezeichneten Kohlenverkehre je 1 Nachtrag in Kraft, welche in der Hauptsache Frachtsätze für die neu eröffnete Verladestelle Paredl enthalten.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienstesstellen um den Preis von je 20 bezw. 30 Hellern erhältlich.

Teplitz, am 22. September 1897. (2142)
Die Direktion der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Oktober d. J. wird die Gebühr für die Ueberführung in Berlin mit dem bahnseitig gestellten Omnibus auf 1 ℳ. für jede erwachsene Person und

Anzeigen.



auf 0,50 ℳ für jedes zahlungspflichtige Kind herabgesetzt. Dementsprechend ist der § 18 Absatz 2 des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen deutschen Stationen einerseits und Station Alexandrowo der Warschau-Wiener Eisenbahn andererseits vom 11./23. März 1897 alten/neuen Stils zu ändern.

Bromberg, den 21. September 1897. (2143)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

7. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Lausitzer Eisenbahngesellschaft Sommerfeld. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. gelangt Nachtrag I zum Lokaltarif der Nebeneisenbahn Rauscha-Freiwaldau zur Ausgabe.

Der Tarifnachtrag enthält unter anderem die Einführung der IV. Wagenklasse.

Die zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Sommerfeld, am 28. Sept. 1897. (2144)
Die Direktion.

8. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Lieferung von Lokomotiven. Wir beabsichtigen die Lieferung von 20 Güterzuglokomotiven gleicher Bauart zu vergeben. Die einschlägigen Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 3,00 ℳ erhoben werden. Schriftliche, verschlossene und mit der Aufschrift „Lieferung von Güterzuglokomotiven" versehene Angebote wollen bis spätestens zum 12. Oktober 1897 postfrei bei uns eingereicht werden. Die Zuschlagsfrist beträgt 3 Wochen.

Karlsruhe, im September 1897. (2145)
Gr. Generaldirektion.

9. Offene Stellen.

Bei der demnächst zu eröffnenden Kleinbahn Kyritz-Perleberg ist spätestens zum 15. Oktober d. J. die Stelle eines **Stationsaufsehers** zu besetzen. Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an

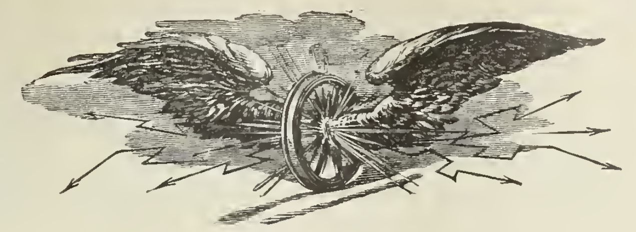
die Direktion (2146)
der Prignitzer Eisenbahn in Perleberg.

Anzeigen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8

Nr. 76. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2 Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 29. September 1897.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 22. September 1897.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Inhalt:

Schluss des Zuges und Ergänzung der Signalordnung.

In dieser in den Nummern 32, 43 und 49 d. Ztg. behandelten Angelegenheit sind der Redaktion die im folgenden unter I, II und III abgedruckten weiteren Ausführungen zur Sache zugegangen. Die Redaktion hat zur ersten noch eine Meinungsäusserung des Verfassers der Mittheilungen in Nr. 49 herbeigeführt, die im folgenden unter IV abgedruckt ist. Den Ausführungen unter II dürfte im wesentlichen zuzustimmen sein; ob aber die darin enthaltenen Vorschläge über die Gestaltung des Zugschlusssignals nicht etwas umständlich sind, wird die seitens des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten auf Grund des früher in der Vereinszeitung wiedergegebenen Meinungsaustausches angeordnete Prüfung der ganzen Angelegenheit ergeben. Nachdem der Zweck der Veröffentlichung, die Aufmerksamkeit der Eisenbahnverwaltungen der Angelegenheit zuzulenken, in vollem Umfange erreicht ist, darf die Redaktion die Erörterungen darüber hiermit als geschlossen betrachten.

I.

Als ich den in Nr. 32 d. Ztg. veröffentlichten Beitrag niederschrieb — es geschah dies aus Anlass der Konstruktion eines schwierigen Fahrplans und gestützt auf eigene langjährige Erfahrung —, habe ich nicht vorausgesehen, dass mein Vorschlag in der Sache selbst zwei so verschiedene Beurtheilungen erfahren würde, wie in Nr. 43 durch Herrn Geipel und in Nr. 49 durch Herrn Blum.

Meine Anregung ist selbstverständlich nur im Interesse der im praktischen Betriebsdienst stehenden Beamten und deren Aufsichtsorgane erfolgt; ich hatte daher angenommen, dass die von mir gegebene Begründung vollständig ausreichen würde,

und es sich nur darum handeln könnte, in welcher Weise das Tagessignal für den Schluss des Zuges zu ändern sei.

Nach den Ausführungen der Herren Geipel und Blum bin ich genöthigt, mich nochmals zur Sache zu äussern. Vor allen Dingen muss ich den Ansichten in Nr. 43 des erstgenannten Herrn entgegentreten, so dankbar ich ihm auch für seine Unterstützung sein könnte. Ich bin noch keinen Augenblick darüber im Zweifel gewesen, dass die Verantwortung für die ordnungsmässige Rückmeldung eines Zuges oder die Freigabe der Strecke voll und ganz der dienstthuende Stationsbeamte zu tragen hat. Ich verwahre mich ausdrücklich gegen die Auffassung, als würde ich einen Beamten für straflos halten, der einen Unfall dadurch herbeiführte, dass er die Rückmeldung des Zuges aus Mangel an Zeit (selbst wenn solche fahrplanmässig nicht gelassen war) vorgenommen hätte, ohne sich von dem Vorhandensein des Zugschlusses Ueberzeugung verschafft zu haben.

In dieser Hinsicht kann ich wohl mit Herrn Blum übereinstimmen, aber ich habe in meinem Beitrag lediglich hervorheben wollen, dass der Stationsbeamte dabei häufig in eine sehr schwierige Lage geräth. Die weiteren Ausführungen des Herrn Blum jedoch über Hilfsmittel, welche der Stationsbeamte anwenden, oder der Betriebsleiter vorschreiben soll, um nach Ankunft eines Zuges auf der Station das Vorhandensein des Schlusses dem dienstthuenden Beamten zur Kenntniss zu bringen enthalten m. E. Irrthümer.

Hinsichtlich der Verantwortlichkeit des Stationsbeamten schreibt § 25 der Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vor: „Kein Zug darf ohne Erlaubniss des dienstthuenden Stationsbeamten von einer Station abfahren. Diese Erlaubniss darf, abgesehen von Störungen, nicht ertheilt werden, so lange nicht festgestellt ist, dass der letzte in derselben Richtung voraufgefahrene Zug die nächste Zugfolgestation erreicht hat.“

An diese Vorschrift knüpfen sich die Ausführungsbestimmungen und Dienstbefehle, welche die einzelnen Verwaltungen ihren Beamten geben z. B. die „Dienstanweisung für Stationsvorsteher, Assistenten usw.“, „für Telegraphisten“, sodann die Fahrdienstvorschriften (welche für alle süddeutschen Verwaltungen einschliesslich der Reichseisenbahnen gemeinschaftlich sind).

Aus allen diesen Bestimmungen geht hervor, dass die Rückmeldung eines Zuges oder die Freigabe der Strecke durch Annahme oder Abmeldung eines anderen Zuges eine Handlung des Stationsbeamten ist, für welche derselbe allein verantwortlich bleibt. Diese Verantwortung darf er selbst ebenso wenig beliebig auf andere übertragen, wie etwa der vorgesetzte Betriebsleiter.

Glaubt Herr Blum wirklich, dass der Stationsbeamte infolge vorzeitiger Freigabe der Strecke, weil ihm ein Weichensteller, Bahnwärter usw. ein unrichtiges Zeichen über den Schluss des Zuges gemacht hat oder weil hierbei, wie ja leicht möglich, ein Missverständniss vorgekommen ist, seiner Verantwortung für einen dadurch entstandenen Unfall enthoben sei, und dass diese Verantwortung nun ohne weiteres auf den Weichensteller, Bahnwärter usw. oder im Mangel eines verantwortlichen Beamten auf ein strafloses Missverständniss zurückgeführt werden würde? Würde Herr Blum in der Eigenschaft als Betriebsleiter persönlich die Verantwortung dafür übernehmen, dass er die Pflicht des Stationsbeamten, sich von dem Schluss des Zuges Ueberzeugung zu verschaffen, einfach auf einen Weichensteller oder dergl. überträgt?

Ich bezweifle, dass das Gericht derartige Uebertragungen für zulässig erachten würde. Dass dies auch nach der Betriebsordnung nicht beabsichtigt sein wird, kann wohl daraus gefolgert werden, dass dieselbe in anderen Fällen es vorschreibt, wo eine derartige Uebertragung der dem Stationsbeamten obliegenden Handlungen zulässig ist, z. B. im § 46 Absatz 2, betreffend Herstellung des Einfahrtssignals für einen Zug. Hier ist ausdrücklich eingeräumt, dass dieses Signal im Auftrage des Stationsbeamten auch durch einen Dritten gegeben werden kann.

Es kann somit an der Behauptung festgehalten werden, dass der Stationsbeamte wegen Freigabe der Strecke in eine sehr schwierige Lage kommen kann, um den Schluss des Zuges unzweifelhaft festzustellen. Um so befremdlicher erscheint es daher, dass Herr Blum die Einführung eines nach vorn sichtbaren Tagessignals nur für nicht unzweckmässig hält. Herr Blum sagt weiter, die Rückmeldung des Zuges sei erst dann gestattet, wenn dieser eine ganz bestimmte Stelle im Bahnhof erreicht habe, nicht das Vorhandensein, sondern die sichere Aufstellung des Zugschlusses berechtige erst zur Rückmeldung des Zuges.

Hierbei will ich zunächst einschalten, dass zwar die Rückmeldung der Züge bei den meisten Verwaltungen eingeführt aber nicht unbedingt nöthig und jedenfalls durch die Betriebsordnung nicht vorgeschrieben ist; es kann durch die blosse Annahme eines Zuges ausgedrückt werden, dass der vorher gemeldete Zug angekommen ist, ebenso kann bei Kreuzungen auf eingeleisiger Strecke die Abmeldung eines entgegengesetzt fahrenden Zuges die Meldung über Ankunft des kreuzenden Zuges vertreten.

In der Behauptung des Herrn Blum liegt eine Verkennung der Handhabung des Betriebes, anscheinend wird hier die Rückmeldung des Zuges mit dem Einfahrtssignal verwechselt. Die Rückmeldung eines Zuges hat zu erfolgen, sobald derselbe mit dem Schlusssignal an dem Einfahrts- oder Blocksignal vorbeigefahren ist. Dagegen darf selbstverständlich das Einfahrtssignal für den nachfolgenden Zug nicht eher gegeben werden, als bis das zu befahrende Geleis vollständig frei bezw. von dem vorhergehenden Zuge geräumt ist.

Es würde ja unendliche Schwierigkeiten haben, sollte bei starkem Betriebe und auf grossen Bahnhöfen die Annahme eines Zuges von der Nachbarstation immer erst gestattet sein, wenn der vorhergehende Zug die Station wieder verlassen hat oder das Einfahrtsgeleis vollständig geräumt ist; es wäre dies überhaupt vielfach gar nicht auszuführen und würde den Werth der Einfahrtssignale vollständig herabdrücken, dieselben zum Theil überflüssig machen. Dass in einzelnen Fällen, wo der Stationsabstand sehr kurz ist und der Stationsbeamte sich von vornherein sagen muss, dass durch sofortige Annahme eines zweiten Zuges das Halten desselben vor dem Abschlusssignal hervorgerufen wird, mit der Rückmeldung bezw. Annahme des nächsten Zuges so lange zu warten ist, bis der Stationsbeamte in der Lage ist, den Zug ohne ihn vor dem Bahnhof stellen zu müssen, direkt einfahren zu lassen, ist natürlich zuzugeben. Solche Maassnahmen unterliegen aber immer von Fall zu Fall der jeweiligen Beurtheilung des verantwortlichen Beamten.

Ich will ein Beispiel wählen: In A ist ein Güterzug von einem Schnellzuge während des Nachtdienstes zu überholen. Der Schnellzug wird von B nach A auf 20 km Entfernung gemeldet, wobei 3 Zwischenstationen ausgeschaltet sind. Der Güterzug trifft knapp vor der Abfahrtszeit des Schnellzuges von B in A ein. Nach Ansicht des Herrn Blum müsste der Beamte in A den Schnellzug in B so lange warten lassen, bis der Güterzug auf ein anderes Geleise umgesetzt ist und das Einfahrtsgeleise für den Schnellzug geräumt hat. Zu solchen Verspätungen wird kein verständiger Stationsbeamte sich herbeilassen; anders läge die Sache nur dann, wenn der Schnellzug von B bis A nur etwa 3 bis 5 Minuten Fahrzeit hätte; dann wird der Beamte mit Annahme des Schnellzuges bezw. der Rückmeldung des Güterzuges so lange warten, bis er glaubt, dass der Schnellzug nicht mehr vor dem Bahnhof zum Halten kommen wird.

Derartige Beispiele könnten natürlich viele angeführt werden. Es würde zu weit führen mich in dieser Hinsicht noch auf Widerlegungen einzulassen. Unser Eisenbahnbetrieb ist viel zu grossartig geworden, als dass die Zeit, welche ein Zug nöthig hat, um von einer Station zur anderen zu fahren, nicht auf der letzteren noch ausgenutzt werden sollte.

Herr Geipel hat nun weiter vorgeschlagen, ein Signal einzuführen, welches den Stationsbeamten bei Annäherung des Zuges benachrichtigt, dass die Strecke für den nachfolgenden Zug nicht fahrbar ist und die Rückmeldung nicht erfolgen kann.

Für derartige Fälle bestehen aber eine Reihe von Vorschriften, welche vollständig ausreichend sein dürften Gefahren vorzubeugen, so dass die Nothwendigkeit dafür nicht nachgewiesen erscheint. Ein solches Signal dürfte auch wohl schwerlich von einem Stationsbeamten bis jetzt vermisst worden sein.

In meinem Aufsatz in Nr. 32 habe ich ohne weiteres zugegeben, dass ich das von mir vorgeschlagene Tages-Schlusssignal nicht als mustergültig bezeichnen will; unbegreiflich aber erscheint es mir, wenn Herr Geipel meint, dass ich mit meinem Vorschlage die bestehende Signalordnung auf den Kopf stelle. M. E. ist es bei den meisten Verwaltungen üblich, einen nachfolgenden Zug durch 2 Seitenscheiben zu signalisiren; dieselben können also leicht als Schlusssignal gelten. Darin stimme ich wieder mit Herrn Blum überein. Obschon Herr Geipel behauptet, dass meistens ein nachfolgender Zug durch eine Scheibe oben auf dem letzten Wagen bezeichnet würde, bestreitet er unmittelbar darauf die Zulässigkeit eines solchen Signals aus Bedenken in bautechnischer Beziehung. Es liegt darin ein so grosser Widerspruch, dass ich mich unter Berufung auf die praktische Handhabung der Signalisirung mit einer Widerlegung nicht weiter zu befassen brauche, nur möchte ich noch anführen, dass da wo feste Stützen für Laternen und Scheiben an den Wagen fehlen, die von den Fahrpersonalen mitgeführten „beweglichen" Stützen auf die Buffer des letzten Wagens aufgeschraubt werden. Eine solche Einrichtung scheint Herrn Geipel ebenso unbekannt zu sein, wie der Umstand, dass Signale am Zuge durch Fahnen in Deutschland ein längst überwundener Standpunkt sind. Zu Zeiten, als die Züge noch nicht in Stationsabstand zu folgen brauchten, sondern am Tage mit 5, in der Nacht mit 10 Minuten Pause einander folgen durften, gab es auch noch Fahnen am Zuge; dieselben sind in Deutschland durch die festen Scheiben glücklicherweise ersetzt worden und werden wohl schwerlich — besonders nicht in weisser Farbe — nach dem Vorschlage des Herrn Geipel wieder eingeführt werden; ebenso wenig ist anzuerkennen, dass nur eine Seitenscheibe ausreichen würde, den Schluss des Zuges nach vorn kenntlich zu machen. Hiernach wiederhole ich auf Grund meiner Erfahrungen die Vorschläge in Nr. 32 und hoffe, es wird gelingen, die thatsächlich bestehende Schwierigkeit, dass der Schluss des Zuges am Tage nach vorn nicht kenntlich ist, zu Gunsten der Stationsbeamten und zur Erleichterung der Durchführung der Fahrpläne, durch ein praktisches Signal zu beseitigen. S.

II.

In No. 32 dieses Blattes wurde eine sehr dankenswerthe Anregung zur Verbesserung des Zugschlusssignals gegeben. Der im Betriebsdienst erfahrene Verfasser hält das Zugschlusssignal, wie es nach der Signalordnung bei Tage zu geben ist, für ungenügend, und betont mit Recht, dass dasselbe nicht nur nach hinten, sondern auch nach vorn sichtbar sein sollte.

In No. 43 und 49 folgten sodann zwei weitere Abhandlungen über dasselbe Thema, welche jedoch in verschiedenen Punkten auseinander gehen. Es dürfte deshalb gestattet sein, dass noch ein weiterer Fachmann sich zu der Frage äussert.

Alle drei Aufsätze stimmen darin überein, dass das Zugschlusssignal bei Nacht, so auch am Tage von vorn sollte gesehen werden können. Dies ist auch meine Ansicht. Für die Stationsbeamten und für das Zugpersonal wäre eine solche Verbesserung des Zugschlussignals von grossem Werth. Wenn aber behauptet worden ist, dass die Mangelhaftigkeit des Tages-Schlusssignals den Stationsbeamten, der das Fehlen desselben nicht beachten würde, von der Verantwortung für die Folgen entlasten müsste, so kann ich diese Anschauung nicht theilen.

Dass der dienstthuende Stationsbeamte, bevor er einen Zug von der nächsten Station annimmt, oder bei eingeleisigem Betrieb einen Zug nach derselben ablässt, sich durch persönliche Wahrnehmung oder auf andere zuverlässige Weise davon überzeugen muss, dass der nächst vorhergehende Zug mit dem das Schlusssignal tragenden Wagen in die Station eingefahren ist, gehört zum ABC des Eisenbahnbetriebsdienstes. Wer dieser Verpflichtung nicht nachkommt, ist für die Folgen seiner Unterlassung in vollem Umfang verantwortlich. Wo die Verhältnisse die persönliche Wahrnehmung durch den dienstthuenden Stationsbeamten nicht zulassen, hat eben irgend ein Anderer die Wahrnehmung zu machen und den Stationsbeamten mittelst telephonischer Meldung oder durch optische oder akustische Signale zu benachrichtigen. Hierwegen die geeigneten allgemeinen Anordnungen zu treffen, ist Sache des Stationsvorstehers bezw. der Betriebsleitung.

Nun sind aber solche besondere Vorkehrungen in der Regel nur für lange Güterzüge getroffen. Bei Personenzügen dagegen, welche auf Hauptbahnen zum Theil eine ganz beträchtliche Länge haben und häufig am Schluss noch Leichen-, Vieh-, Bier- und Eilgutwagen führen, wird wohl allgemein die Wahrnehmung des Zugschlusssignals dem Stationsbeamten selbst überlassen. Gerade auf Stationen an Hauptbahnen mit sehr regem Zugverkehr ist aber der dienstthuende Stationsbeamte häufig stark in Anspruch genommen, er hat den im Fahrdienstzimmer befindlichen Blockapparat und den Zugmeldeapparat zu bedienen, die Läutewerksignale zu geben, Meldungen am Telephon entgegen zu nehmen, Einträge ins Zugmeldebuch zu fertigen, den äusseren Dienst zu überwachen, Einträge in die Fahrberichte ankommender und abgehender Züge zu fertigen, vielleicht auch gleichzeitig einem Zugführer Kreuzungs-, Ueberholungs- oder Signalbefehl zu übergeben, Beschwerden oder Wünsche von Reisenden anzuhören usw. Dass unter solchen Umständen, besonders wenn Eile nöthig ist, wenn z. B. ein nachfolgender Schnellzug schon auf der nächsten Station angekommen ist, und auf die Annahme wartet, die dienstthuenden Stationsbeamten zur Vermeidung von Verzögerungen nicht immer vom Vorhandensein des Tagesschlusssignals an dem vorausgefahrenen Zug sich Ueberzeugung verschaffen, sondern wohl in manchen Fällen sich damit begnügen, den Zug in seiner ungefähren Länge und gewöhnlichen Ausrüstung innerhalb der Station erblickt zu haben, wird jeder Praktiker mir ohne weiteres zugeben.

Vor allem kommt aber in Betracht, dass bei sämmtlichen Zügen die persönliche Wahrnehmung durch den dienstthuenden Beamten doch gewiss einfacher, sicherer und auch rascher wäre, als die Uebermittelung der Wahrnehmung eines Andern durch das Telephon oder durch besondere Signale.

Dass durch die Uebermittelung der erwähnten Wahrnehmung zugleich auch zum Ausdruck gebracht wird, dass der betreffende Zug an der richtigen Stelle zum Stillstand gekommen sei, dass also die Ein- oder Ausfahrt für einen anderen Zug möglich sei, ist ganz richtig. Allein wenn einmal der dienstthuende Beamte auch bei Tag das Vorhandensein des Zugschlusses selbst erkennen kann, dann wird auf den meisten Stationen, wenigstens bei Tag, eine besondere Benachrichtigung des dienstthuenden Beamten über die richtige Aufstellung des letzten Wagens nicht mehr erforderlich sein, er wird vielmehr in der Regel diese Wahrnehmung selbst machen können.

Wenn der Verfasser des Aufsatzes in No. 49 meint: „Einer nach vorn sichtbaren Kennzeichnung des Zugschlusses kann also nur die Bedeutung zukommen, dass der Zugschluss der Spitze des Zugs folgt, bezw. im Bereiche des Bahnhofs angekommen ist, das genügt aber noch nicht, um die Berechtigung zur Rückmeldung des Zugs zu geben, denn diese ist, wie bemerkt, erst dann gestattet, wenn der Zugschluss eine ganz bestimmte Stelle überschritten hat, usw.", so kann ich diesen Satz nicht unwidersprochen lassen. Die Rückmeldung darf ohne allen Zweifel gegeben werden, sobald der ankommende Zug so

weit in den Bahnhof eingefahren ist, dass er durch das wieder auf „Halt" gestellte Einfahrtssignal gedeckt ist; zeigt sich hernach, dass der Zug noch etwas weiter vorgezogen werden muss, um das Einfahrtsgeleis für den nachfolgenden Zug frei zu machen, so muss eben das Signal „Halt" am Signalmast so lange belassen werden, bis die Einfahrt wirklich frei ist. Selbstverständlich bleibt es dem pflichtmässigen Ermessen des Stationsbeamten überlassen, unter besonderen Umständen, z. B. wenn der nachfolgende Zug ein schwerer Güterzug ist und auf geneigter Bahnstrecke gegen die Station heranfährt, denselben zur Erhöhung der Sicherheit erst dann anzunehmen, wenn der Zug soweit eingefahren ist, dass das Einfahrtsgeleis vollständig frei ist.

Hierdurch wird auch die an den citirten Satz geknüpfte Schlussfolgerung, durch die Einführung eines nach vorn sichtbaren Signals des Zugschlusses werde die Gefahr eines vorzeitigen Rückmeldens nicht behoben, hinfällig.

Mit Bezug auf die in No. 32 enthaltene Bemerkung, durch vorzeitiges Freigeben der Strecke für einen nachfolgenden Zug sei vor mehreren Jahren auf der württembergischen Bahn grosses Unheil angerichtet worden, muss ich bemerken, dass mir von einem solchen Falle nichts bekannt ist.

Bezüglich der Art der Verbesserung des Schlusssignals kommen die beiden ersten Aufsätze zu verschiedenen Vorschlägen. Während der erste zur Kennzeichnung des Schlusses des Zuges die Verwendung der beiden grünen Seitenscheiben empfiehlt, und sodann zum Zweck der Signalisirung eines nachfolgenden Sonderzuges die Anbringung der jetzigen roth-weissen Schlusscheibe oben auf der Decke des letzten Wagens vorschlägt, möchte der zweite Aufsatz denselben Zweck durch Aufstecken einer roth-weissen Flagge an der vorderen Laternenstütze des letzten Wagens erreichen.

In Uebereinstimmung mit dem Verfasser des zweiten Aufsatzes bin ich der Meinung, dass es sich nicht empfehle, sämmtliche Wagen zur Erreichung des gedachten Zweckes mit weiteren Laternenstützen zu versehen, denn diese Einrichtung würde nicht nur erhebliche Kosten verursachen, sondern sie würde auch ihren Zweck nicht erfüllen, weil ein in der Mitte des Daches des letzten Wagens angebrachtes Signal vom Lokomotivführer und vom Zugführer auf geraden Strecken nicht gesehen werden könnte und ferner, weil in denjenigen Fällen, in welchen ein offener Wagen mit seitwärts angeschraubten Laternenstützen (wie solche z. B. auf den württembergischen Staatseisenbahnen im Gebrauch sind und sich bewährt haben) als Schlusswagen läuft, ein an demselben mittelst einer ebenfalls anzuschraubenden Laternenstütze in der Mitte der Stirnwand-Oberkante befestigtes Schlusssignal nur dann von vorn gesehen werden könnte, wenn kein bedeckter Wagen davor läuft. Aber auch der Vorschlag des zweiten Aufsatzes scheint nicht das Richtige zu treffen. Der Verfasser desselben befindet sich bezüglich der Auslegung des Wortlautes der Signalordnung zu Signal 19 offenbar in einem Irrthum. Die Verwendung von 1 oder 2 grünen Scheiben zur Signalisirung eines nachfolgenden Sonderzuges ist nicht in das Belieben der Bahnverwaltungen gestellt, sondern das Signal ist in der Weise auszuführen, dass

entweder eine grüne Scheibe oben auf dem letzten Wagen

oder

je eine grüne Scheibe zu jeder Seite des Wagens angebracht wird.

Bei dieser Anordnung wurde ohne Zweifel von der Erwägung ausgegangen, dass eine oben auf dem letzten Wagen angebrachte Scheibe von vorn gesehen werden kann, der Beschauer mag nun auf der einen oder auf der anderen Seite des Zuges stehen, während eine nur an einer Seite des Wagens, etwa 1 m unter der Dachdecke, angebrachte Scheibe von dem auf der andern Seite des Zuges stehenden Personal nicht von vorn, sondern nur von hinten gesehen werden könnte, so dass es zweckmässig erschien, für diejenigen Fälle, in welchen die Laternenstützen nicht oben auf dem Dach, sondern seitwärts am Wagenkasten angebracht sind, die Verwendung von zwei grünen Scheiben vorzuschreiben.

Hiernach ist es nöthig, die beiden hinteren Laternenstützen für die Aufnahme der grünen Scheiben zu reserviren. Nun will allerdings der Verfasser die von ihm vorgeschlagene roth-weisse Flagge nicht in einer hinteren, sondern in einer vorderen Laternenstütze befestigt wissen; allein es sind nicht alle Wagen an beiden Enden (vorn und hinten) mit Laternenstützen versehen und jedenfalls müssten diese Flaggen an Wagen, deren Laternenstützen seitwärts angebracht sind, aus den oben zu Signal 19 angeführten Gründen zu beiden Seiten des Schlusswagens aufgesteckt werden. Gegen die Anwendung von Flaggen spricht aber noch weiter die Erwägung, dass sie während der Fahrt infolge des Luftzuges in der Regel nach rückwärts flattern würden, also wohl für seitwärts stehende Personen, nicht aber von vorn gut sichtbar wären, auch kommt in Betracht, dass die Flaggen sehr rasch beschmutzt und abgenützt würden.

Da das Zugschlusssignal, wie es bei Nacht in Anwendung ist, zu einer Beanstandung keinen Anlass gibt, so liegt es nahe, dieses bei der Wahl des Tagessignals zum Muster zu nehmen. Die beiden oberen Laternen sind entweder auf dem Dach oder zu beiden Seiten des Wagens so angebracht, dass sie sowohl von vorn als von hinten gesehen werden können. Die für die Anbringung dieser beiden Laternen bestimmten Stützen dürften daher auch für die Anbringung des Tagessignals zu benützen sein, und zwar würden runde Scheiben in dieselben eingesteckt werden, welche sowohl von vorn als von hinten, vom Zug- wie vom Stations- und Bahnbewachungspersonal gesehen werden könnten. Diese Scheiben wären ganz so, wie die jetzigen Schlussscheiben von roth-weisser Farbe; die jetzt am Zughaken hängende Schlussscheibe käme als überflüssig in Wegfall.

Wie soll nun aber die Signalisirung eines nachfolgenden Sonderzuges stattfinden? Nun, ich meine, es sollte keinem Bedenken begegnen, wenn in denjenigen Fällen, in welchen ein nachfolgender Sonderzug signalisirt werden soll, an Stelle der roth-weissen Scheiben zwei grüne Scheiben in den beiden oben bezeichneten Laternenstützen aufgesteckt würden. Die grünen Scheiben sind schon jetzt stets am letzten Wagen des Zuges anzubringen, sind also ganz wohl geeignet, nicht nur einen nachfolgenden Sonderzug anzukündigen, sondern zugleich auch den Schluss des Zuges nach vorn, wie nach hinten zu bezeichnen. Aus grösserer Entfernung kann die Farbe der betr. Scheiben überhaupt nicht erkannt werden, es ist also für die Bedeutung der Scheiben als Schlusssignal schon aus diesem Grunde gleichgültig, ob sie roth oder grün sind.

Sobald aber der Schlusswagen in die Nähe des Beschauers kommt, wird dieser die Farbe der Scheiben erkennen, also schon vor Vorüberfahrt des letzten Wagens in unzweifelhafter Weise darüber unterrichtet werden, ob die Scheiben lediglich das Vorhandensein des Zugschlusses (roth) oder zugleich das Nachfolgen eines Sonderzuges (grün) anzeigen.

Bei dieser Lösung wäre jeder Wagenwärter mit einer 2. roth-weissen Scheibe auszurüsten, was nur einen geringen Aufwand verursachen würde. Irgend welche Aenderung an dem Wagen selbst wäre nicht erforderlich.

Soll der Unterschied zwischen den Schlussscheiben (roth-weiss) und den Signalscheiben (grün) noch stärker hervorgehoben werden, so schlage ich vor, die ersteren quadratisch oder in Form eines Kreuzes herzustellen, die letzteren aber in runder Form zu belassen. Der Unterschied in der Form der Scheiben würde deren Bedeutung schon aus grosser Entfernung erkennen lassen.

Bei einzeln fahrenden Lokomotiven oder bei Lokomotivzügen, die aus mehreren Lokomotiven bestehen, kann das Schlusssignal weder bei Tag noch bei Nacht nach vorn sichtbar gemacht werden. Es liegt aber auch kein Bedürfniss dazu vor,

da bei der geringen Länge der Lokomotivzüge der dienstthuende Beamte das Schlusssignal leicht von hinten sehen kann.

Die in dem 2. Aufsatz noch weiter aufgestellte Forderung, das Zugpersonal solle durch Abnehmen des Schlusssignals anzeigen können, dass z. B. wegen eines Defektes am Geleis, eines auf die Schienen geschleuderten Baumstammes usw. die Strecke unfahrbar sei, und daher kein Zug auf derselben abgelassen werden dürfe, würde auch bei der von uns vorgeschlagenen Regelung berücksichtigt werden können, indem alsdann einfach die beiden roth-weissen oder grünen Scheiben abgenommen würden.

Die grünen Scheiben ebenfalls abzunehmen, würde keinem Bedenken unterliegen, denn wenn die Strecke unfahrbar ist, wird wohl die Signalisirung eines Sonderzuges zunächst zu unterbleiben haben.

Uebrigens scheint mir für dieses „Gefahrzeichen" ein dringendes Bedürfniss nicht vorzuliegen. Durch Zurücklassen eines Zugbediensteten an der Gefahrstelle und Anbringen von Haltsignalen (Stockscheiben und event. Knallkapseln) würde für die Sicherheit des Betriebes doch hinreichend gesorgt sein.

Mögen diese Ausführungen dazu beitragen, dass die behandelte Frage eine befriedigende Lösung finde.

Keppler.

III.

Die österreichische Signalordnung bietet für Erkennung des Zugschlusses bei Einfahrt eines Zuges ein sehr einfaches Mittel. Es gelten nämlich als Signal für den Zugschluss bei Tage die beiden Ober-Wagenlaternen (in Oesterreich Ausschlaglaternen genannt), welche naturgemäss unbeleuchtet sind. Einzelne Verwaltungen geben diesen Laternen auffallende Farben (weiss und roth), um ihre Wirkung noch zu erhöhen. Selbstverständlich werden solche Laternen um 90% verdreht bei Tage aufgesteckt, während bei den nicht gefärbten Laternen bei Tag und Nacht die Stellung (Glas) in der Zugachse die gleiche ist.

Diese Laternen wirken bei allen Bahnen durch die Form, bei einigen überdies durch die Farbe und haben sich seit Jahren vollkommen bewährt. v. Littrow-Villach.

IV.

Zu den vorstehenden Darlegungen unter I des Herrn S., die mir vor deren Druck von der Redaktion dieser Zeitung gütigst zur Durchsicht gegeben waren, habe ich folgendes zu bemerken:

Nach § 25 der Betriebsordnung darf die Erlaubniss zur Abfahrt eines Zuges vom dienstthuenden Stationsbeamten nicht ertheilt werden „solange nicht festgestellt ist, dass der letzte, in derselben Richtung voraufgefahrene Zug die nächste Zugfolgestation erreicht hat". Die Betriebsordnung gibt aber keine Vorschriften über die Art dieser Feststellung, sondern sie überlässt es den Eisenbahnverwaltungen, das Nähere hierüber zu bestimmen. Herr S. gibt richtig an, dass die unmittelbare Rückmeldung der Züge nicht vorgeschrieben sei, dass vielmehr auch durch die Annahme eines angebotenen Zuges seitens der nächsten Zugfolgestation oder dergl. m. die Feststellung im Sinne des § 25 der Betriebsordnung als erfolgt angesehen werden kann. Ein solches Verfahren ist natürlich aber nur dann statthaft, wenn die Eisenbahnverwaltung einer solchen Zugannahme die Bedeutung dieser Feststellung des Freiseins der vorliegenden Strecke durch ihre Dienstvorschriften ausdrücklich beigelegt, d. h. also ihr auch die Bedeutung der Rückmeldung des voraufgefahrenen Zuges gegeben hat. Aber ebenso, wie die Eisenbahnverwaltungen in dieser Hinsicht freie Hand haben, wenn nur kein Zweifel darüber aufkommen kann, in welcher Weise die Meldung über das Freisein der Strecke zu erfolgen hat, so haben sie doch erst recht freie Hand darüber zu bestimmen, durch wen die Rückmeldung der Züge erfolgen muss und was für Voraussetzungen für die Abgabe der Rückmeldung erfüllt sein müssen, wenn nur der Forderung Rechnung getragen wird, dass die Ankunft des ungetheilten Zuges auf der rückmeldenden Station zuverlässig festgestellt ist. Thatsächlich erfolgt denn auch vielfach die Rückmeldung der Züge nicht durch den Stationsbeamten, der die Züge abfertigt, sondern durch einen Stellwerkswärter oder den Endweichensteller und bei den preussischen Staatsbahnen z. B. ist das Letztere überall dort, wo die durchgehende Streckenblockirung eingeführt ist, die Regel. Nicht der Unterzeichnete, sondern Herr S. befindet sich also im Irrthum, wenn er behauptet, die Rückmeldung eines Zuges sei unter allen Umständen eine Handlung des Stationsbeamten, für die dieser allein verantwortlich bleibe. Wenn aber die Rückmeldung selbst einem anderen Beamten übertragen werden kann, so ist es doch zweifellos auch zulässig, dort, wo die Rückmeldung des Zuges dem Stationsbeamten obliegt, die Mitwirkung des einen oder anderen dem Stationsbeamten untergebenen Bediensteten für die Feststellung der Thatsache in Anspruch zu nehmen, dass der Schluss des Zuges im Bahnhof angekommen ist. Nur muss selbstverständlich auch hier genau bestimmt werden, durch wen und in welcher Weise diese Meldung zu erfolgen hat, damit in dieser Hinsicht keine Unsicherheit und Willkür herrschen kann und diese Bestimmungen zu treffen, ist wieder Sache der Eisenbahnverwaltung, des Betriebsleiters. Thatsächlich wird auch auf sehr vielen besonders verkehrsreichen Strecken nach diesen Grundsätzen verfahren und muss gerade wegen des starken Verkehres so verfahren werden. Es ist selbstverständlich, dass in solchem Falle die Verantwortung für die Zugschlussmeldung der betreffende Untergebene des Stationsbeamten, die Verantwortung für die Rückmeldung des Zuges aber dieser selbst, allerdings gestützt auf die ihm gewordene Zugschlussmeldung, zu tragen hat. Hier tritt eben, wie in so vielen anderen Fällen, wo sich ein Vorgesetzter auf eine Meldung eines Untergebenen stützen und verlassen muss, die Verantwortung des letzteren ergänzend zu der des ersteren hinzu.

Auch meine Behauptung, dass es bei der Feststellung der Thatsache, ob der Zugschluss angekommen ist, nicht nur auf das Vorhandensein des Schlusses, sondern mindestens ebenso sehr darauf ankommt, ob er einen bestimmten Punkt erreicht hat, muss ich voll aufrecht erhalten. Schon auf S. 456 habe ich ausdrücklich hervorgehoben, dass diese Feststellung namentlich dann nothwendig ist, wenn es sich um das Ausfahren eines Zuges entgegengesetzter Richtung handelt, ein Fall, der im allgemeinen ebenso häufig vorkommen wird, wie der eines nachfolgenden Zuges; und bei der ganzen Frage, um die es sich handelt, ob nämlich in der Einführung eines nach vorn sichtbaren Tagessignales für den Zugschluss eine wesentliche Hilfe für die Stationsbeamten im Zugmeldedienst und für die Regelmässigkeit des Betriebes zu erblicken sei, kann man sich doch nicht auf den Fall der Zugnachfolge beschränken. Aber auch für die Rückmeldung des Zuges genügt es nicht zu wissen, dass der Schluss des Zuges überhaupt da ist, sondern auch hier muss festgestellt werden, dass er einen bestimmten Punkt überschritten hat, z. B. doch mindestens das Bahnhofs-Abschlusssignal. Das kann aber wohl in den meisten Fällen ein im Innern des Bahnhofs stehender Beamter an einem nach vorn sichtbaren Zugschlusssignal nicht erkennen, wenn der Zugschluss nicht sehr weit in das Bahnhofsinnere hineinkommt, und das wird besonders bei grossen Bahnhöfen mit starkem Verkehr bei Güterzügen im allgemeinen nicht zutreffen. Aber selbst das Vorbeifahren am Abschlusssignal genügt überall dort nicht, wo die Rückmeldung des Zuges durch Blockeinwirkung von dem vorherigen Aufhaltstellen des Abschlusssignales abhängig ist und das Aufhaltstellen dieses Signales erst erfolgen darf, wenn der Schluss des Zuges bestimmte Fahrstrassen vollständig durchfahren und wieder frei gemacht hat,

ein Fall, der heute schon auf Bahnhöfen mässigen Umfanges sehr häufig ist. Man sieht, also auch bei der Rückmeldung des Zuges können die Verhältnisse sehr verschieden liegen. Die von Herrn S. angeführten Beispiele beweisen nichts gegen die vorangeführten Thatsachen, sie verkennen aber zum Theil das Wesentliche der Frage oder schieben mir Annahmen unter, die ich nicht gemacht habe, z. B. dass mit der Rückmeldung eines Zuges gewartet werden soll bis er die Station wieder verlassen hat, oder bis er in ein anderes Geleis umgesetzt ist. Beiläufig bemerkt lässt man heutigen Tages bei guten Bahnhofsanlagen die zu überholenden Züge nicht mehr umsetzen, sondern unmittelbar in die Ueberholungsgeleise einfahren.

Zum Schlusse wiederhole ich, dass ich die Einführung eines nach vorn erkennbaren Zugschlusssignales für zweckmässig halte, aber sein Werth für den Betriebsdienst und die Betriebssicherheit liegt eher auf dem Gebiete des Fahrdienstes, z. B. im leichteren Erkennen von Zugtrennungen, als auf dem Gebiete des Stationsdienstes. Blum.

Ein verkehrspolitisches Versäumniss.

Von **Paul Dehn.**

An einer anderen Stelle habe ich nachzuweisen versucht, dass heutigen Tages in der sog. hohen Politik alle Fragen und Reibungen im wesentlichen auf Verkehrsinteressen zurückzuführen sind. Nach der Aufrichtung des Deutschen Reiches und des italienischen Nationalstaates sind die europäischen Verhältnisse befriedigend und auf die Dauer erträglich gestaltet worden, so dass die Fürsten wie die Völker im allgemeinen die Aufrechterhaltung der bestehenden Zustände, d. i. des europäischen Friedens wünschen. Wo gelegentlich ernsthaftere Interessengegensätze unter den Mächten hervortreten, da sind sie nicht in Europa selbst, sondern in der aussereuropäischen Welt, in fernen Erdtheilen zu suchen, da handelt es sich nicht um politische und territoriale, sondern zumeist um wirthschaftliche Bestrebungen, hauptsächlich um den Erwerb möglichst freier, selbständiger und ausschliesslicher Verbindungen zu alten und neuen Märkten behufs Sicherung und Erweiterung des Absatzes.

Alle grösseren Interessenkreuzungen in der Gegenwart tragen ein verkehrspolitisches Gepräge. England hat Aegypten besetzt, um sich für den Kriegsfall die ausschliessliche Herrschaft über den Suezkanal zu sichern, der das wichtigste Verbindungsglied des englisch-indischen Verkehrs ist. Auch sonst erblickt England in Aegypten einen bedeutsamen Verkehrsmittelpunkt für die Förderung seiner Handelsinteressen. Will es doch von Aegypten aus zuerst den Telegraphendraht und dann eine Eisenbahn nach dem Süden bis zur Kapkolonie führen, um im östlichen Afrika Handel und Verkehr und damit die Oberherrschaft zu erlangen. Hat es doch schon längst seine begehrlichen Blicke auf den portugiesischen Hafen Lourenzo Marques geworfen, um mit ihm über alle Zugänge nach Afrika für den grossen Binnenhandel verfügen und die Entwickelung der übrigen, insbesondere der deutschen Kolonien beeinträchtigen zu können. Auch das Ringen des russischen und des britischen Weltreichs um die Vormachtstellung in Ostasien entspringt wirthschaftspolitischen Interessen. In Washington hat man sich selbst über eine so kräftige Ueberlieferung, wie sie die Monroedoktrin ist, hinweggesetzt, um eine weitausschauende Verkehrspolitik treiben zu können. Mit der Besetzung der Hawaïinseln hofft man die zukunftsreiche Verkehrsstrasse nach Ostasien unter nordamerikanische Aufsicht bringen zu können. Wer im Besitz Hawaï's und, wonach man in Washington ebenfalls strebt, im Besitz Samoas ist, hat einen sicheren Stützpunkt für den Handelsverkehr des Stillen Meeres und einen bedeutenden Vorsprung vor der Konkurrenz der übrigen Mächte.

Selbst die orientalische Frage muss bei näherer Betrachtung als eine verkehrspolitische aufgefasst werden. Auf der Balkanhalbinsel und in Konstantinopel ringen die Mächte ganz überwiegend um verkehrspolitische Interessen. Russland drängt vom Schwarzen Meer nach Konstantinopel, um sich die Herrschaft über die Meerengen zu sichern und endlich zu einer freien Verbindung mit dem offenen Meer durch das Mittelmeer zu gelangen. England dagegen hat sich seit dem Krimkriege diesem an sich berechtigten Streben Russlands auf das Nachdrücklichste widersetzt, um seine bedeutenden Verkehrs- und Handelsinteressen im Schwarzen Meer und auf der unteren Donau zu vertheidigen, welche ernstlich gefährdet werden müssten, wenn russische Zollschranken und russische Schiffe die Engländer von ihren alten Märkten zurückhalten würden.

Der jüngste Krieg Griechenlands gegen die Türkei ist zwar nicht im mindesten aus verkehrspolitischen wie denn überhaupt nicht aus erkennbar vernünftigen Beweggründen hervorgegangen. Dennoch wäre es sehr zweckmässig gewesen, wenn man bei den Friedensverhandlungen neben den finanziellen auch verkehrspolitische Interessen in Erörterung gezogen haben würde. Hier wäre Gelegenheit gewesen, eine sehr schwierige Frage mit Leichtigkeit zu lösen. Man hätte in einem wichtigen Punkte einen alten berechtigten Wunsch Griechenlands erfüllen und der griechischen Regierung die bitteren Friedensbedingungen ein wenig versüssen und annehmbarer machen können, ohne die Türkei zu schädigen, man hätte zugleich Gelegenheit gehabt, die europäischen Verkehrsverbindungen mit dem näheren und ferneren Orient durch Ergänzung einer bedauerlichen Lücke endlich zu vervollständigen.

Es handelt sich um die Verlängerung der südosteuropäischen Eisenbahn Wien-Budapest-Belgrad-Nisch-Saloniki nach Piräus-Athen. Diese Verlängerung wird schon seit Jahren von der griechischen Regierung angestrebt. Ende der achtziger Jahre erhielt eine englische Gesellschaft die Konzession zur Erbauung dieser 345 km langen Bahn, deren Kosten auf 70 000 000 Francs veranschlagt worden sind. Mit dem Bau der Bahn wurde auch begonnen, allein die englische Gesellschaft brach kläglich zusammen und die griechische Regierung verwendete die Eisenbahnanleihe Piräus-Larissa in ihrer Finanznoth zum grössten Theil für andere Zwecke, zur Deckung laufender Ausgaben. Ueberdies weigerte sich die türkische Regierung, die erforderliche Anschlussstrecke von der griechisch-türkischen Grenze nach Saloniki fertig zu stellen, um diesen Hafen vor der Konkurrenz des Piräus zu schützen. Man beabsichtigt in Konstantinopel, Saloniki zu einem grossen Hafen auszubauen und ihn zu einem Umschlagsplatz für den Verkehr zwischen Mitteleuropa und dem Orient zu machen. Schon vor Jahren erwarb die Civilliste des Sultans die Konzession zum Ausbau des Hafens, allein das Unternehmen erforderte annähernd 15 000 000 ℳ. und in Ermangelung von Kapital blieben alle Pläne auf dem Papier. Es lässt sich noch gar nicht absehen, wann Saloniki in einen modernen Hafen umgewandelt werden wird. Saloniki liegt verkehrspolitisch günstiger als Brindisi. Nach Alexandrien sind von Brindisi 1 548 km, von Saloniki aber nur 1 254 km zurückzulegen. Indessen sind ganz abgesehen von der minder leistungsfähigen Bahnverbindung die Umschlagsverhältnisse in Saloniki so schwierig, dass Brindisi mit Leichtigkeit auch nach der Eröffnung der Verbindungsbahn mit Saloniki seine alte Stellung als Umschlagsplatz für den Personen- und Eilverkehr gegenüber dem günstiger gelegenen türkischen Hafen behauptet hat. In Brindisi wird der Umschlag zwischen Schiff und Bahn ausserordentlich schnell bewerkstelligt. Das Umsteigen der Reisenden, das Uebertragen der Postsäcke und des Reisegepäcks in die bereitstehenden Eisenbahnwagen oder in das angelandete Schiff erfordert nur eine Stunde. Selbst unter den günstigsten Verhältnissen würde in

Saloniki dazu mindestens ein halber Tag erforderlich sein. Saloniki besitzt ausser einer kleinen Kaianlage für ganz kleine Boote nichts, was einer Hafenanlage ähnlich sieht. Die Dampfer können nicht anlanden, sie müssen 2—4 km vor dem Landungsplatz Anker werfen und den Umschlag durch kleine flache Lichterschiffe bewerkstelligen lassen. Während der Sommermonate wird dieser Umschlag für Reisende unangenehm und für Waaren schädlich durch den häufigen Südwind mit seinem starken Wellengang. Dazu kommt, dass die türkischen Behörden nach Sonnenuntergang und vor Sonnenaufgang jede Abfertigung und die fast ausschliesslich jüdischen Arbeiter und Bootführer von Freitag Abend bis Sonntag früh wie an sonstigen jüdischen Feiertagen jede Arbeit verweigern. Unter solchen Umständen hat man alle Versuche, Saloniki zu einem Umschlagsplatz für den Personen- und Eilverkehr in Konkurrenz gegen Brindisi zu machen, aufgeben müssen.

Ganz anders sind die Verhältnisse im Piräus. Zunächst hat man vom Piräus aus nach Alexandrien einen Seeweg von nur 1000 km zu durchmessen, also etwa 254 km weniger als von Saloniki und 548 km weniger als von Brindisi. Das ist ein sehr beträchtlicher Vorsprung. Ausserdem sind die Hafenanlagen des Piräus ausreichend, um einen ebenso schnellen Umschlag wie in Brindisi zu ermöglichen. Selbst grosse Dampfer können landen, die Eisenbahn endet in nächster Nähe und eine für die Verkehrsbedürfnisse so einsichtige Regierung, wie es die griechische unzweifelhaft ist, würde bemüht sein, diesem internationalen Verkehr jeden möglichen Vorschub zu leisten. Der Piräus würde einen neuen Aufschwung nehmen, der Fremdenverkehr Athens rasch anwachsen und Griechenland selbst aus der besseren Verbindung mit Mitteleuropa mannigfaltige Vortheile ziehen. Auch die nächstbetheiligten Bahnen, die türkischen, serbischen, ungarischen, österreichischen und deutschen Strecken würden das sogenannte indische Felleisen, das stets den kürzesten Weg vorzieht, mit seiner erheblichen Gefolgschaft und zugleich den europäisch-levantinisch-indisch-asiatischen Eilverkehr auf ihre Durchgangsstrecken überleiten können.

Die Vollendung der wichtigen Eisenbahnverbindungsstrecke Athen-Piräus-Saloniki wäre nicht nur für Griechenland, sondern auch für die mitteleuropäischen Staaten und England von grossem Werth, ohne dass türkische Interessen empfindlich geschädigt würden. Vorerst kann die türkische Regierung an den Ausbau des Hafens von Saloniki nicht denken. Für Saloniki wäre schon viel gewonnen, wenn kleinere Hafenanlagen für den örtlichen Umschlag errichtet werden würden. Saloniki wird gedeihen können, wenn es als Haupthafenplatz für Macedonien und Serbien seinen Verkehr entwickelt. Zu diesem Zweck hätten ihm als Entschädigung und der türkischen Regierung zur Beruhigung besondere Tarifvergünstigungen für Getreide und Massenfrachten vorbehalten werden können. Es wäre nicht allzu schwierig gewesen, bei Gelegenheit der Friedensverhandlungen die türkische Regierung davon zu überzeugen, dass die Fortführung der orientalischen Ueberlandbahn von Saloniki nach Athen-Piräus zwar den griechischen Hafenplatz begünstigt, aber Saloniki keineswegs beeinträchtigt, sondern im Gegentheil nach gewissen Richtungen hin auch den Verkehr dieses türkischen Hafens zu steigern geeignet ist. Saloniki hat sein Hinterland, das man ihm nicht nehmen kann, es wird für den Verkehr in Massengütern günstigere Frachtsätze bieten können. Dagegen sind im Piräus alle Vorbedingungen zur Schaffung eines Umschlagspunktes für den internationalen Personen- und Eilverkehr gegeben und es ist nur zu bedauern, dass sie bisher nicht verwerthet werden konnten.

Nach einer neuen Meldung aus Konstantinopel verlangt die Gruppe der Ottomanbank als Gegenzugeständniss für die Uebernahme der Kriegsentschädigungsanleihe die Konzession für die Anlage einer griechisch - türkischen Anschlussbahn. Darunter kann nur die Strecke Piräus-Larissa - Saloniki verstanden sein. Von der griechischen Regierung werden, wie gesagt, gegen den Bau dieser Bahn nicht die geringsten Schwierigkeiten erhoben, sie wird einer kapitalskräftigen Gruppe sehr gern die Konzession ertheilen. Was bisher vergeblich angestrebt wurde und was auch jetzt kaum erlangt werden dürfte, was aber bei den Friedensverhandlungen mit Hilfe der Mächte und ihres Fürspruches hätte durchgesetzt werden können, das ist die Bewilligung der türkischen Regierung zum völligen Ausbau der südosteuropäischen Ueberlandbahn von Saloniki nach dem Piräus, deren Vollendung nur eine Frage der Zeit sein kann.

Personentarif-Reform in Dänemark.

In der Geschichte des dänischen Staatsbahnwesens war der August in zweifacher Weise von Bedeutung, denn zu Beginn dieses Monats trat der neue Personentarif der Staatsbahnen in Kraft, und gleichzeitig wurde die neue Küstenbahn eröffnet, die eine gerade und damit gegen früher weit schnellere Verbindung zwischen Kopenhagen und Helsingör schafft. Der neue Tarif hat natürlich Bedeutung für das ganze Land und bringt infolge seiner billigen Sätze für grosse Entfernungen die entlegeneren Gebiete des Landes der Hauptstadt näher. Doch auch die Küstenbahn hat allgemeineres Interesse, denn sie schafft sowohl für Dänemark wie für Deutschland eine schnellere Verbindung im Verkehr mit Schweden und Norwegen.

Was den neuen Personentarif betrifft, so bezwecken die Grundsätze, nach denen der Tarif ausgearbeitet ist, vor allem, auf diesem Gebiete eine Einheit zwischen den verschiedenen Landestheilen zuwege zu bringen. Bisher fanden auf der Klampenborgbahn, auf der seeländischen Nordbahn, auf den anderen Bahnen in Seeland und Falster, in Fühnen und Jütland und in der Verbindung zwischen den einzelnen Landestheilen Dänemarks verschiedene Berechnungen statt. Sodann wurden mit dem neuen Tarif die bisherigen Doppelfahrkarten mit Rabatt aufgehoben, statt dessen aber die Preise der Einzelfahrkarten gegen 30 % für III. Klasse, ungefähr 25 % für II. Klasse und 13—14 % für I. Klasse herabgesetzt. Für längere Abstände ist die Herabsetzung noch bedeutender. Man fährt jetzt beispielsweise von Kopenhagen nach Korsör in I., II. und III. Klasse für 6,35, 4 und 2,35 Kr. (bisher 7,85, 5,70 und 3,55 Kr.), nach Odense für 8,75, 5,50 und 3,25 Kr. (bisher 11,70, 8,40 und 5 Kr.), nach Aarhus für 12, 7,50 und 4,50 Kr. (bisher 22,30, 15,40 und 8,50 Kr.), nach Frederikshavn für 16, 10 und 6 Kr. (bisher 34,30, 24,50 und 13 Kr.).

Für Doppelreisen stellt sich das Verhältniss etwas anders. Die bisherigen Doppelfahrkarten hatten eine Gültigkeitsdauer von 4—11 Tagen je nach der Entfernung. Derjenige, der seine Reise in dieser Frist nicht ausführen kann und infolgedessen zwei Einzelfahrkarten kaufen muss, kommt bei den neuen Sätzen natürlich doppelt so gut als ein Einzelreisender davon. Dagegen war es ohne ein allzu grosses finanzielles Risiko nicht möglich, den grossen Rabatt, der bisher für ganz kurze Doppelreisen gewährt wurde, beizubehalten. Eine allgemeine Herabsetzung aller Fahrkartenpreise lag nicht in der Absicht. Die Bruttoeinnahme aus dem Personenverkehr der Staatsbahnen beträgt jetzt jährlich 10—11 000 000 Kr. und jedes Prozent Herabsetzung in den Fahrkartenpreisen würde somit ein Opfer von über 100 000 Kr. für das Jahr bedeuten. Statt einer allgemeinen geringen Herabsetzung, die für die einzelnen Reisenden unwesentlich, für die Bahnen aber von hoher finanzieller Bedeutung sein würde, hat man mit dem neuen Personentarif, wie unlängst der Kontorchef an den Staatsbahnen C. O. Rimestad in einigen Bemerkungen zu dem neuen

Personentarif schrieb, einen ernsten Versuch zu einer gerechteren und vernünftigeren Berechnungsart machen wollen. Diese sollte auf der einen Seite Herabsetzungen von 25—60 % der Preise der Einzelfahrkarten herbeiführen, damit selbst Leute mit beschränktem Einkommen in der Lage seien, innerhalb der Landesgrenzen in erhöhtem Grade ihr Reisebedürfniss zu befriedigen. Auf der anderen Seite wollte man die ungerechtfertigten Ermässigungen des bisherigen Systems, so u. a. auch die niedrig bemessenen Sätze für die höheren Wagenklassen, namentlich die I. Klasse, beseitigen. Das Aufgeben des alten Doppelfahrkartensystems sei, so meint Kontorchef Rimestad, kaum so schwierig, als viele sich dies vorstellen. Mehrjährige Erfahrungen auf der Klampenborgbahn hätten gezeigt, wie gut man die Doppelfahrkarten mit Rabatt entbehren könne, und jedenfalls sei es bei diesen Versuchen vielen klar geworden, wie sinnlos das System der Doppelfahrkarten in Wirklichkeit sei.

Im Vergleich zu den bisherigen Preisen für kurze Doppelreisen tritt also auf kurzen Strecken eine theilweise Erhöhung ein, die jedoch wenigstens für II. und III. Klasse unbedeutend genug ist.*) Die folgenden Beispiele zeigen dies.

Eine Doppelreise III. Klasse kostet:

für einen Abstand von km	nach der bisherigen jütländischen Skala Kr.	nach den neuen Taxen Kr.	+ — Kr.	Gültigkeitsfrist in Tagen	
				bisher	jetzt
10	0,50	0,50	+ 0,00	4	unbegrenzt
15	0,70	0,80	+ 0,10	4	
25	1,20	1,20	+ 0,00	4	
50	2,35	2,40	+ 0,05	4	
75	3,50	3,60	+ 0,10	4	
150	7,00	6,00	— 1,00	5	
300	12,40	8,50	— 3,90	7	
450	17,75	10,50	— 7,25	9	

*) Die dänische Eisenbahnverwaltung scheint hiernach grundsätzlich auf demselben Standpunkte zu stehen, der in Nr. 69 d. Ztg. auch den deutschen Verwaltungen empfohlen worden ist.

Eine Doppelreise II. Klasse kostet:

km	bisher Kr.	neu Kr.	+ — Kr.	bisher	jetzt
10	0,80	0,80	+ 0,00	4	unbegrenzt
15	1,10	1,20	+ 0,10	4	
25	1,90	2,00	+ 0,10	4	
50	3,70	4,00	+ 0,30	4	
75	5,50	6,00	+ 0,50	4	
150	11,00	10,00	— 1,00	5	
300	19,60	14,00	— 5,60	7	
450	28,15	17,50	— 10,65	9	

Für die Mehrzahl der Reisenden wird es nicht viel ausmachen, ob sie für eine Doppelreise III. Klasse 2,35 oder 2,40 Kr. oder für eine Doppelreise II. Klasse 3,70 oder 4,00 Kr. bezahlt. Um so angenehmer wird eine Herabsetzung wie die folgende empfunden werden:

Kopenhagen-Silkeborg.

	Einzelreise			Doppelreise			Gültigkeitsfrist der Doppelfahrkarte
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	
früherer Preis	22,80	15,70	8,60	34,20	23,60	12,90	8 Tage.
jetziger Preis	12,00	7,50	4,50	24,00	15,00	9,00	unbegrenzt.
Herabsetzung	10,80	8,20	4,10	10,20	8,60	3,90	

Die für alle Stationen ausgestellten Karten mit 14 tägiger Gültigkeit, die so grossen Anklang gefunden haben, bleiben auch in Zukunft bestehen. Der Preis für III. Klasse ist der alte, für II. Klasse wurde er um 2 Kr., für I. Klasse um 12 Kr. erhöht. Demnach kosten diese Art Fahrkarten in I., II. und III. Klasse 52, 32 und 20 Kr. Der Preis für eine Monatskarte nach allen Stationen ist für II. und III. Klasse um 10 Kr. (auf 50 und 30 Kr.) herabgesetzt worden.

Eine Jahreskarte für sämmtliche Linien kostete bisher für I. Klasse 520 Kr., für II. Klasse 390 Kr., für III. Klasse 260 Kr. Jetzt kostet sie 480 Kr., 300 Kr. und 180 Kr.

Neu ist die Einführung einer Einschreibgebühr von 10 Oere für alles Reisegut und eine Taxe für Fahrräder (durchschnittlich 30 Oere). Andererseits ist die Uebergewichtsfracht für Reisegut bedeutend herabgesetzt. Für 20 kg Uebergewicht wurden früher bezahlt: Kopenhagen-Odense 1,60 Kr., Kopenhagen-Aarhus 2,45 Kr., Kopenhagen-Frederikshavn 3,55 Kr., aber nach den jetzigen Sätzen 0,80, 1,00 und 1,20 Kr.

Besichtigung der durch die Eisenbahntruppe von Werder-Zinna nach Sichartsdorf erbauten Feldeisenbahn.

Der Verein für Eisenbahnkunde in Berlin unternahm am Freitag, den 17. d. Mts., einer von Seiten der Eisenbahnbrigade ergangenen Einladung Folge leistend, einen Ausflug auf der Militäreisenbahn zwecks Besichtigung der durch die Eisenbahntruppe von Werder-Zinna nach Sichartsdorf erbauten Feldeisenbahn. Die in bestimmten Zwischenräumen wiederholten Uebungen der Truppe im Bau flüchtiger Feldbahnen haben neben dem auf der Hand liegenden Zweck der Schulung des Truppenkörpers eine tiefer liegende strategische Bedeutung, die darin besteht, nicht allein von festen Punkten bestehender Eisenbahnen aus dem Tempo der vorrückenden Feldarmee zu folgen und damit Fühlung zu behalten, sondern ihr auch auf diesen Bahnen Lasten schwerster Art, die schwersten Geschützrohre, Belagerungsgeschütze, Haubitzen und Mörser zuzuführen. Der Pferdebetrieb ist für solche Bahnen wie schon längst klargestellt ist, ungeeignet; die diesjährige Uebung hat gezeigt, dass bei Anwendung des Lokomotivbetriebs thatsächlich auch der zweiten Forderung in vollem Umfange genügt werden kann. Und das ist in strategischer Hinsicht ein unermesslicher Gewinn. „Wer aus der Geschichte unseres letzten Krieges das Bleigewicht kennt, welches der Wagenpark für Verpflegung und Belagerungszwecke in operativer Hinsicht darstellte — so führt die ‚Münchener Allgemeine Zeitung‘ aus —, der vermag zu ermessen, welchen starken Impuls ein energischer Feldherr aus dem verhältnissmässig neuen Kriegsmittel zu schöpfen vermag. Die militärische Feldbahn bildet einen Kraftzuschuss für offensive Kriegsführung, wie er stärker wohl kaum gedacht werden kann; es mag eine Genugthuung gewähren, dass mit ihrer Hilfe deutsche Feldherren in künftigem Kriege die von den Vätern her überkommene offensive Kriegführung fest- und hochzuhalten vermögen. Nicht umsonst hat sich der Chef des preussischen Grossen Generalstabs, Graf von Schlieffen, sofort nach dem Eintreffen aus dem ungarischen Manöverterrain ins Uebungsgelände der Eisenbahntruppen begeben und ihre Arbeit eingehend besichtigt.“

Die Feldbahn, an deren Herstellung 12 preussische, 1 bayerische, 2 sächsische und 1 württembergische Eisenbahnkompagnie betheiligt waren, knüpft im Bahnhof Werder-Zinna an die bestehende Militärbahn an und erreicht in einer Gesammtlänge von 83 km über Jüterbog, Treuenbrietzen, Belzig den Ort Sichartsdorf. Die Arbeiten mussten, wie in der Natur der Sache liegt, mit grösstmöglicher Beschleunigung betrieben werden. Wenn auch die Spurweite der Bahn nur 60 cm beträgt, die Linie sich dem Gelände soweit wie irgend möglich anschmiegt und das Gestänge aus einzelnen aneinander gefügten

5 m langen fertigen Jochen zusammengefügt ist, so bot doch die der Uebung zu Grunde liegende Annahme, nicht allein die Bahn im Vorgelände eines festen Platz gegen diesen in wenigen Tagen vorzutreiben, sondern auch einen vollständigen Artillerie-Belagerungstrain und die erforderlichen Verpflegungsmassen im Gewichte von 300 t zu befördern, für die Lösung der Aufgabe ungewöhnliche Schwierigkeiten.

Die Unterbaukompagnien begannen mit einem kleinen Vorsprung ihre Arbeit am 28. v. Mts., nachdem zuvor durch ein besonderes Kommando der Linienzug festgelegt war. Gleichzeitig wurde mit der Anlage einer Telegraphen- und Telephonlinie längs der ganzen Strecke begonnen. Am 30. v. Mts. traten die Oberbaukompagnien mit dem Vorstrecken des Oberbaues in Thätigkeit und am 8. d. Mts. — in 9 Tagen, worunter ein Sonntag als Ruhetag — trafen die ersten Züge des Belagerungstrains mit Material und Artilleriemannschaften in Werder-Zinna ein, um von da mit der Feldbahn weiterbefördert zu werden. Der Fortschritt in der Herstellung der 83 km langen Bahn mit ihren nicht wenig zahlreichen Durchlässen und Brücken — darunter auch ein eiserner Viadukt, während die übrigen Bauwerke in Holz hergestellt wurden — betrug über 10 km täglich, einschliesslich einer zur Hilfe genommenen Nacht. Der Abtransport der mit der Vollbahn ankommenden Züge ging in täglich 14 Zügen fahrplanmässig von statten; die schwersten Geschützrohre wurden ohne jede Störung auf die schmalspurigen Fahrzeuge übergeladen und befördert. Am Abend des 16. d. Mts. war auch die Beförderung der Verpflegungsmassen beendet und das rechtzeitig mit der Feldbahn beförderte Garde-Fuss-Artillerieregiment hatte inzwischen seine Batterien gebaut, die Geschütze eingefahren und das Feuer der Batterien konnte, durch Manöverkartuschen markirt, eröffnet werden. Damit hatte der erste Theil der Uebung sein Ende erreicht.

Der zweite Theil umfasst den Rücktransport des beförderten Materials; den Schluss bildet der Abbau der Feldbahn.

Eröffnung der Volksheilstätte Albertsberg bei Auerbach in Sachsen.

Wie anderwärts, so hat man jetzt auch in Sachsen einen guten Schritt vorwärts gethan in der Bekämpfung eines der mörderischsten Feinde der Menschheit, nämlich der Lungenschwindsucht. Fallen der letzteren doch nach den Erhebungen des Reichs-Gesundheitsamtes von den auf etwa 1 300 000 geschätzten Brustkranken im Deutschen Reiche jährlich 170 000 bis 180 000 zum Opfer und von den letzteren gehört zudem der weitaus grössere Theil dem erwerbsfähigen Alter an, so dass von den Sterbefällen in der Altersperiode zwischen dem 15. und 60. Lebensjahre jeder dritte Todte an der Tuberkulose zu Grunde geht. In Sachsen hat nun der im Juli 1893 gegründete „Verein zur Begründung und Unterhaltung von Volksheilstätten für Lungenkranke im Königreich Sachsen“ am 20. d. Mts. in der Nähe von Auerbach im Voigtlande auf durch Berge und Wald geschützter Höhe von 700 m über dem Spiegel der Ostsee seine erste Heilanstalt für unbemittelte Lungenkranke eröffnet, um auch diesen letzteren die Wohlthaten einer diätetischen Behandlung in einer geschlossenen Kuranstalt zugänglich zu machen, da nach den bisherigen ärztlichen Erfahrungen nur eine solche Behandlung — die in den bisher bestehenden Anstalten nur den Wohlhabenderen ermöglicht war — gegen die mörderische Krankheit, zumal in den ersten Stadien derselben, einen Erfolg verheisst. Ist auch die Errichtung und die weitere Unterhaltung dieser 110—120 Betten umfassenden Heilstätte zum grossen Theile den durch die Privatwohlthätigkeit aufgebrachten Mitteln zu danken, so haben doch auch der Staat und die Behörden, in richtiger Erkenntniss der in volkswirthschaftlicher und sozialpolitischer Hinsicht gleich wichtigen Aufgabe, zur Förderung der letzteren wesentlich beigetragen. So hat die Invaliditäts- und Alters-Versicherungsanstalt für das Königreich Sachsen eine Kapitalzahlung von 30 000 ℳ. à fonds perdu gewährt gegen das Recht, stets 15 Betten zu einem billigen Verpflegsatze belegen zu können, und weiter ein Darlehn von 80 000 ℳ. zinsfrei gegen das Anrecht hergegeben, noch weitere 40 Betten in gleicher Weise auf die Dauer der zinsfreien Darleihung in Anspruch nehmen zu dürfen. Auch der Staat hat sich für seine Beamten das gleiche Anrecht auf 25 Betten durch Gewährung eines jährlichen Beitrags von 2 500 ℳ. gesichert und den gleichen jährlichen Beitrag hat die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, wie in Nr. 73 S. 678 d. Ztg. kurz mitgetheilt ist, dem Verein vertragsmässig zugesichert, um zur Verpflegung von Lungenkranken, welche der Pensionskasse für die Arbeiter der sächsischen Staatseisenbahnen oder einer Staatseisenbahn-Betriebskrankenkasse als Mitglieder angehören, das Anrecht auf 25 Betten zu dem üblichen billigen Verpflegsatze zu erlangen. Die Einweihung der Heilanstalt selbst wurde durch die Gegenwart Sr. Majestät des Königs von Sachsen, des erhabenen Protektors des Vereins, und Ihrer Majestät der Königin ausgezeichnet. Nach einer Festrede des Vereinsvorsitzenden, des Geheimen Kommerzienraths Georgi in Mylau, beglückwünschte der als Ehrengast erschienene Direktor des Reichs-Gesundheitsamts in Berlin, Wirkliche Geheime Ober - Regierungsrath Dr. Köhler, zugleich namens Ihrer Majestät der Deutschen Kaiserin als der erhabenen Protektorin des „deutschen Centralkomitees zur Errichtung von Heilstätten für Lungenkranke“ in Berlin — von welchem Komitee übrigens dem Verein das namhafte Geschenk von 25 000 ℳ. zugegangen war — den Landesherrn des Königreiches Sachsen zu den erreichten Erfolgen, während alsdann die Eröffnungsfeier durch ein Weihegebet des Superintendenten Herzog aus Oelsnitz i/V. ihren Abschluss fand. Unter den aus allen Theilen des Landes eingeladenen zahlreichen Ehrengästen befanden sich auch einige Arbeitervertreter aus dem Vorstande der schon genannten Versicherungsanstalt für das Königreich Sachsen und aus dem Vorstande der Arbeiter-Pensionskasse der sächsischen Staatseisenbahnen. Bei dem nach der Eröffnungsfeier stattfindenden Cercle geruhten Ihre Majestäten auch diese Arbeitervertreter durch Ansprachen auszuzeichnen. Möge es dem Verein gelingen, der neueröffneten Heilanstalt bald die Errichtung von weiteren dergleichen, wie er es beabsichtigt, nachfolgen zu lassen.

Jedenfalls wird die wohlthätige Einrichtung namentlich den Eisenbahnbediensteten zu grossem Segen gereichen, die infolge ihrer angestrengten und aufreibenden Thätigkeit der Gefahr der Erkrankung vielleicht in höherem Grade wie andere Berufskreise ausgesetzt sind.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 4,1 km lange Strecke Pozár-Eule und die 39,5 km lange Strecke Modran - Dobrisch der k. k. österreichischen Staatsbahnen, welche am 22. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Vitis und Schwarzenau im Kilometer 141,840 der Linie Wien-Eger gelegene Haltestelle Echsenbach wird am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Station Girching, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden, Kleinvieh und Wagenladungsgütern befugt war, ist am 27. d. Mts. für den gesammten Abfertigungsdienst eröffnet worden.

Anderweite Benennung verschiedener Stationen. Vom 1. Oktober d. J. ab erhalten folgende zu den Verwaltungsbezirken der königlichen Eisenbahndirektionen Essen und Münster gehörige Stationen eine anderweite Benennung:

bisherige Bezeichnung	neue Bezeichnung
Bochum B. M.	Bochum Süd
Bochum Rh.	Bochum Nord
Bottrop K. M.	Bottrop Süd
Bottrop Rh.	Bottrop Nord
Dortmund Rh.	Dortmund Süd
Essen B. M.	Essen (Hauptbahnhof)
Essen B. M. (Fil. Krupp)	Essen (Hauptbahnhof), Fil. Krupp
Essen Rh.	Essen Nord
Essen Rh. (Fil. Krupp)	Essen Nord, Fil. Krupp
Langendreer B. M.	Langendreer Süd
Langendreer Rh.	Langendreer Nord
Osterfeld K. M.	Osterfeld Süd
Osterfeld Rh.	Osterfeld Nord
Rellinghausen B. M.	Rellinghausen West
Rellinghausen Rh.	Rellinghausen Nord
Schalke K. M.	Schalke
Schalke B. M.	Schalke Nord
Schalke Rh.	Schalke Süd
Witten B. M.	Witten West
Witten Rh.	Witten Ost

Vereins-Wagenübereinkommen. Das vom 1. April d. J. ab gültige Vereins-Wagenübereinkommen ist allseitig zur Einführung gelangt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3676 vom 21. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der Festsetzungen in Ziffer 14 Abs. 1 (bezw. in der * Anmerkung zu Abs. 1) der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 3681 vom 21. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die Aenderung des Abschnitts I und II des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Im Anschluss an den in Nr. 74 d. Ztg. enthaltenen Aufsatz **„Die Papiertarifirungs-Frage“** können wir melden, dass in der letzten vorberathenden Sitzung des deutschen Verkehrsausschusses (Regensburg am 7. d. Mts.) ein Antrag des Vereins deutscher Papierfabrikanten zur Berathung kam, welcher auf die Versetzung **sämmtlicher** Papiere und Pappen in Spezialtarif I gerichtet war. Dieser Antrag fand keine Annahme, wohl aber wurde beschlossen, den Verein aufzufordern, diejenigen Papiersorten zu bezeichnen, deren Werth die Verfrachtung nach Spezialtarif I zu rechtfertigen vermöge.

— Dem Vernehmen nach will der Vorstand der ostpreussischen Landwirthschaftskammer aufs neue bei der preussischen Staatsregierung wegen Aufhebung der **Tarifermässigungen für die Massenbeförderung von Arbeitern nach dem Westen** vorstellig werden, da erfahrungsmässig gerade dadurch dem Agentenunwesen Vorschub geleistet werde. In landwirthschaftlichen Kreisen ist man der Ansicht, dass durch die Verlockungen der Agenten die Arbeiterwanderungen vom östlichen nach dem mittleren und westlichen Deutschland bedenklich gesteigert werden.

— Seitens der Radfahrer wird mehrfach über die **Anbringung der Gepäckbeklebezettel an den Fahrrädern** Klage geführt, insbesondere wird die Befestigung der Zettel an den Sitzen oder Schutzblechen der Räder nicht gewünscht. Eine Anbringung der Beklebezettel an den Stangen oder Speichen der Räder ist dagegen unzweckmässig und ungeeignet, weil die Ortschaften schwer erkennbar, die Beklebezettel während der Beförderung leicht abgerissen werden und dann Verschleppungen der Fahrräder entstehen können.

Die königliche Eisenbahndirektion Halle a/S. hat deshalb auf diesbezügliche Beschwerde des deutschen Radfahrerbundes den Radfahrern empfohlen, sich mit Täschchen, Karten oder Marken auszurüsten, welche mit Riemen oder Schnallen befestigt werden und zur Anbringung der Gepäckbeklebezettel dienen können und bemerkt, dass anderenfalls den Dienststellen wegen der Befestigung der Beklebezettel an anderen geeigneten Stellen der Fahrräder ein Vorwurf nicht gemacht werden könne. Im übrigen wird darauf hingewiesen, dass eisenbahnseitig bei der Aufgabe von gebrauchten Fahrrädern als Gepäck die Entfernung der Laternen gefordert werden muss.

— **Getreideverkehr mit Russland.** Für den inneren russischen Verkehr besteht die Vergünstigung, Getreide von russischen Ursprungs- nach russischen Hafen- und Grenzstationen unterwegs anhalten, einlagern und innerhalb 6 Monaten nach der Einlagerung nach der End-Bestimmungsstation zu den Frachtsätzen von der Ursprungs- bis zur Endstation weitersenden zu lassen. Diese Reexpeditions-Vergünstigung besteht für den direkten russischen Getreideverkehr nach Königsberg, Memel, Pillau, Danzig und Neufahrwasser nicht und ist auch in neuerer Zeit nicht zur Einführung gekommen, was wir zur Berichtigung der in Nr. 73 S. 678 d. Ztg. abgedruckten Notiz über die Beförderung russischen Getreides zu ermässigten Endtaxen mittheilen.

— Der Plan einer **Unterpflasterbahn in Berlin** im Zuge der Friedrichstrasse, der im Juli d. J. vom Polizeipräsidium mit dem Anheimstellen zurückgewiesen wurde, zunächst die Durchführbarkeit insbesondere einer Untertunnelung der Spree, wie sie in Treptow bis dahin nicht gelungen sei, nachzuweisen, ist dem Vernehmen nach von der „Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen“ keineswegs aufgegeben worden. Neuerdings erst hat die Gesellschaft bei den städtischen Behörden über die unter dem Fahrdamm der Friedrichstrasse liegenden Kanäle, Rohrleitungen und Kabel genauere Auskunft eingezogen, um danach ihre Pläne berichtigen und vervollständigen zu lassen. Die Schwierigkeiten, die sich der Durchführung des Unternehmens durch die beabsichtigte Unterführung der Spree (am Schiffbauerdamm) und des Landwehrkanals (am Halleschen Thor) entgegenstellen, wären an sich nicht unüberwindlich, wenn das neue System des Vortriebes, das die Gesellschaft zur Zeit beim Tunnelbau Treptow-Stralau erprobt, sich bewährt, indess bietet ein solcher Bau noch weit grössere Schwierigkeiten gerade in der Friedrichstrasse. Diese ist nämlich derart mit unterirdischen Hauptleitungen aller Gattungen bedacht, dass die betheiligten Verwaltungen schon längst davon Abstand genommen haben, hier auch nur kleinere Leitungen, Kabel usw. unterbringen zu wollen. Für alle Erweiterungslinien am Rohrnetz müssen die weniger dicht belegten Nebenstrassen benutzt werden.

— Die Eisenbahngesellschaft **Mühlhausen-Ebeleben** hat, wie der „Berliner Börsenzeitung“ berichtet wird, durch Vertrag vom 16. d. Mts. die Betriebsführung der Nebenbahn von Mühlhausen nach Ebeleben an die Gesellschaft Lenz & Co. in Stettin übertragen. Die Dauer dieser Betriebsführung ist bis zum 31. März 1920 festgesetzt. Als die Maximaltarife, welche erhoben werden dürfen, gelten in Bezug auf die Streckensätze die jeweiligen der preussischen Staatsbahnen mit 25 % Zuschlag, als Abfertigungsgebühr für Frachtgut der Betrag von 0,12 ℳ. für 100 kg, im übrigen die Sätze der preussischen Staatsbahnen. Die Betriebsführerin darf indessen einer Tarifherabsetzung bis auf die normalen Staatsbahnsätze dann nicht widersprechen, wenn hieraus die dauernde Verzinsung des gesammten Anlagekapitals zu 4,5 % nicht gefährdet erscheint. Eine Herabsetzung der Tarife unter die Sätze der preussischen Staatsbahnen kann nicht beansprucht werden.

— Im Hinblicke auf die Eisenbahnunfälle ist der neuerliche Erlass von **Vorschriften für die Bahnärzte der bayerischen Staatsbahnen** von Interesse, in denen bestimmt wird, was diese bei Unfällen und Verletzungen von Personen im Bereiche der Staatsbahnverwaltung zu thun haben. Es wird darin u. a. den „Münch. Nachr.“ zufolge bestimmt:

„Zu Unfällen und Verletzungen von Personen in einer Station oder auf freier Bahn muss unbedingt der Bahnarzt des Bezirks sofort herbeigerufen werden. Dieser hat sich unverzüglich zur Stelle zu begeben, nicht nur ärztliche Hilfe nach Bedarf zu leisten, sondern auch unter allen Umständen den Sachverhalt (ursächlicher Zusammenhang) zwischen dem Betriebsunfall und dem körperlichen oder geistigen Zustand (Art der Verletzung, Todesursache usw.) genau festzustellen. Insbesondere ist auch die Untersuchung eines jeden bei einem Unfall verletzten Bediensteten oder Reisenden erforderlich, selbst wenn die Verletzung unbedeutend erscheint, und unabhängig davon, ob etwa vor Ankunft des Bahnarztes ein anderer Arzt die erste Hilfe geleistet hat. Letzterenfalls wird der Bahnarzt im Benehmen mit diesem Arzte die Art und Grösse der etwa vorgekommenen Verletzungen behufs Beurtheilung der Frage, ob etwa Selbstverschulden vorliegt, feststellen. Da die Folgen von Verletzungen und namentlich von inneren Verletzungen

sich häufig anfänglich nicht übersehen lassen, so soll jede Verletzung von Anfang an und ihr Verlauf bis zum vollständigen Ausgange verfolgt werden.

— Die badische Staatseisenbahn-Verwaltung beabsichtigt mit Beginn des Winterfahrplans auf einer grösseren Anzahl Nebenlinien die **I. Wagenklasse** einzuziehen, so dass die Personenzüge dieser Strecken nur noch Wagen II. und III. Klasse führen werden.

— Die **Strasseneisenbahn-Gesellschaft in Hamburg** führt vom 1. Oktober d. J. ab zunächst auf der Hauptstrecke von zwei ihrer Linien den 10 ₰-Tarif ein, so dass die Fahrt durch beide Städte Hamburg und Altona fortan nicht mehr als den auch bei der Hamburg-Altonaer Centralbahn schon üblichen Einheitspreis kosten wird. Der 1. Oktober ist für Einführung dieser Neuerung gewählt worden, weil mit diesem Tage der elektrische Betrieb der Strasseneisenbahn-Gesellschaft, welcher bisher in der Hamburgischen Vorstadt St. Pauli ostwärts vor der Altonaer Grenze Halt machen musste, von dem genannten Datum ab über die erwähnte Grenze hinaus verlängert und bis an die Westgrenze der Stadt Altona fortgeführt wird.

Deutsche Kolonien.

— Ueber das **Projekt einer deutsch-ostafrikanischen Centralbahn** äussert sich der kolonialfreundliche „Hann. Cour." folgendermaassen: Der Untergang des Elfenbeinhandels, dessen Haupt-Stapelplatz Tabora war, hat unsere Interessen an der Centralbahn gänzlich zerstört. Auf unserem eigenen Gebiet der Seengegend ist die Elephantenjagd nicht mehr lohnend. Die Zufuhr aus den fremdherrlichen Gebieten ist durch die Engländer und Belgier unterbunden worden. Die Engländer verhindern auf jede Weise, dass Elfenbein aus Englisch-Ostafrika die Grenze nach deutschem Gebiet überschreitet. Sie haben dem Wagandasultan Mwanga, der kürzlich von ihnen geschlagen wurde, zum Vorwurf gemacht, dass er aus dem englischen Buddu Elfenbein über die deutsche Grenze, die doch nach der Kongoakte in das Freihandelsgebiet gehört, habe „schmuggeln" wollen. Die Einfuhr aus dem Kongostaat ist durch den Krieg, den die Belgier 1892 zur Bekämpfung des Sklavenhandels gegen die Araber der deutschen Ostküste im Manjemagebiet jenseits des Tanganyikasees unternahmen und bis zur Ausrottung der Araber durchführten, vernichtet worden. Also mit dem Elfenbein ist nicht mehr zu rechnen; einen anderen Handelsgegenstand aber gibt es im Seengebiet nicht. Das Gummi kann die hohen Frachtunkosten nicht tragen; im Innern anzulegende Pflanzungen können nicht mit dem Küstengebiet in Wettbewerb treten. Von der Einfuhr europäischer Waaren ist gar nichts zu erwarten, da die Kautkraft der Eingeborenen zu gering ist. Ehe sich etwa Mineralien als abbaufähig erweisen, ist das ganze Projekt einer Centralbahn nur geeignet, die Aufmerksamkeit von nützlicheren Unternehmungen zur Fruktifizirung des Gebietes abzuziehen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Nach dem pro August d. J. veröffentlichten Ausweis ergibt sich eine Frequenz von 4 799 752 Reisenden mit einer Einnahme von 3 428 359 fl. Im Vergleiche mit den Ergebnissen des gleichen Monats im Jahre 1896 entspricht dies einer Mehrfrequenz von 135 544 Personen mit einer Mindereinnahme von 176 298 fl. Hiervon entfällt auf die westlichen Staatsbahnen eine Mehrbeförderung von 62 227 Personen mit einer Wenigereinnahme von 196 431 fl. und auf die Staatsbahnen in Galizien eine Mehrbeförderung von 73 317 Personen mit einer Mehreinnahme von 20 133 fl. Die Mehrfrequenz der westlichen Staatsbahnen ist auf den regeren Lokalverkehr zurückzuführen, der sich lebhaft gestaltete. Die Einnahme aus diesem Verkehre ist jedoch im Verhältnisse zur Frequenz eine geringe und reichte daher nicht aus, den Entgang an Einnahmen aus dem in der ersten Dekade infolge der Hochwasserschäden unterbrochenen Fernverkehre wettzumachen. Auf das Frequenz- und Einnahmenplus der Staatsbahnen in Galizien war die in diesem Jahre erfolgte Eröffnung neuer Strecken von Einfluss. Der Güterverkehr ergab eine Frequenz von 2 719 417 t mit einer Einnahme von 6 485 283 Gulden; gegenüber dem Monat August 1896 resultirt eine Frequenz- und Einnahmensteigerung um 334 151 t und 412 302 fl., welche sich auf die westlichen Staatsbahnen mit 191 471 t und 62 540 fl. und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 142 680 t und 349 762 fl. vertheilen. Eine bedeutendere Frequenzabnahme ist **nur bei dem Artikel Petroleum zu verzeichnen.** Insgesammt resultirt somit aus dem Personen- und Güterverkehre für den Monat August d. J. eine Mehreinnahme von 236 004 fl. und für die Zeit vom 1. Januar bis 31. August d. J. im Gegenhalte zur gleichen Periode des Vorjahrs eine solche von 3 228 007 fl. Die kilometrische Gesammteinnahme stellte sich im August d. J. um 1,5 % kleiner, dagegen in der Zeit vom 1. Januar bis Ende August d. J. um 1,3 % höher als in der gleichen Periode des Vorjahrs.

— **Ein Eisenbahnunfall vor dem obersten Gerichtshofe.** Ein Eisenbahnunglück, bei welchem es sich um Tödtung und schwere Verletzung von Soldaten eines Militärzuges handelte, beschäftigte vor kurzem den obersten Gerichts- als Kassationshof. Am 15. Juni v. J. fuhr ein aus Triest kommender Militärzug, in welchem mehrere Hundert Ersatzreservisten nach Marburg befördert werden sollten, in der Station Windisch-Feistritz an einige Lastwagen an, welche vorschriftswidrigerweise an einem zum Hauptgeleise der Strecke Wien-Triest führenden Quergeleise standen, und zwar so, dass die Lastwagen über die sogenannte „Polizeimarke" hinaus aufgestellt waren. Infolge des Zusammenstosses des Militärzuges mit den Lastwagen wurden die letzteren ganz aus dem Geleise geschleudert und zertrümmert. Die Wagen des Militärzuges wurden gleichfalls arg mitgenommen und 4 Soldaten, welche unvorsichtigerweise die Füsse zum Wagen hinausgesteckt hatten, wurden furchtbar verstümmelt. Es wurden ihnen nämlich beim Anfahren an die Lastwagen die Füsse weggerissen; zwei von diesen Unglücklichen starben noch am selben Tage, den anderen Zweien mussten die Fussreste amputirt werden. Infolge dieses Unfalles wurden der Stationsbeamte, der Weichenwärter und ein Bahnarbeiter von der Staatsanwaltschaft wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens angeklagt und vom Kreisgerichte verurtheilt.

Gegen das Urtheil brachten die Verurtheilten die Nichtigkeitsbeschwerde beim obersten Gerichts- als Kassationshofe an, worin sie, insbesondere der Stationsbeamte, *ihre Ueberbürdung im Eisenbahndienste* als Ursache des Unfalles bezeichneten und darauf hinwiesen, dass die Soldaten selbst Schuld an ihrem Unglück gewesen seien, weil sie trotz der Warnung des mitfahrenden Hauptmanns die Füsse zum Wagen hinausgesteckt hatten. Thatsächlich seien alle übrigen Soldaten, welche nicht dieselbe Unvorsichtigkeit begangen hatten, unverletzt geblieben.

Der Kassationshof fand jedoch diese Rechtfertigung nicht für stichhaltig und verwarf die Nichtigkeitsbeschwerden, unter Bestätigung des erstgerichtlichen Urtheils.

— **Die neuen elektrischen Strassenbahnlinien in Wien.** Das Stadtbauamt hat seine Anträge in betreff der eingelangten Angebote für die anlässlich der Jubiläumsausstellung herzustellenden elektrischen Linien bereits dem Stadtrathe unterbreitet. Dem letzteren, bezw. dem Gemeinderathe liegen im ganzen 6 Angebote vor. Das Stadtbauamt hat die überreichten Vorschläge vorwiegend vom bau- und betriebstechnischen Gesichtspunkte geprüft. Der Gemeinderath dürfte sich hingegen auch von finanziellen Erwägungen leiten lassen, und in dieser Beziehung sind es namentlich die Abgabe an die Kommune, sowie die Modalitäten für die eventuelle Uebernahme des Betriebes durch die Kommune, d. h. der Ablösungspreis, in Bezug auf welche die Angebote wesentlich verschieden sind. Es ist anzunehmen, dass die Entscheidung im Oktober erfolgen werde. Was das Programm für das grosse Netz der elektrischen Linien betrifft, so hängt die Schlussfassung in dieser Frage wesentlich von der Stellungnahme der Gemeinde zu dem Vorschlage der Wiener Tramwaygesellschaft wegen der Gestaltung ihrer sämmtlichen Linien für den elektrischen Betrieb ab.

— Am 18. d. Mts. fand die Eröffnung der städtischen **elektrischen Strassenbahn Prag-Zizkov** (3,207 km) statt. Damit ist bereits die fünfte elektrisch betriebene Strassenbahn in Prag dem Verkehre übergeben. Die Zuleitung des Stromes auf der neuen Linie erfolgt oberirdisch und ist in 3 Sektionen getheilt. Jede derselben wird mittelst eines eigenen Kabels gespeist, welches von einer Centralstation ausgeht.

— Das Ende dieses Jahres ablaufende österreichische **Schienenkartell** ist dem Vernehmen nach kürzlich für 5 Jahre, d. i. bis Ende 1902, auf der bisherigen Grundlage erneuert worden. Demselben gehören die Alpine Montangesellschaft, die Prager Eisenindustrie-Gesellschaft, das Ternitzer Walzwerk, die Teschener erzherzogliche Kameralverwaltung, die Witkowitzer Gewerkschaft und das Walzwerk der Südbahn an. Die Produktion der kartellirten Werke betrug im letzten Jahre, abgesehen von den von der Südbahn für ihren eigenen Gebrauch erzeugten Schienen, 670 000 Metercentner.

— Wie bereits in Nr. 42 S. 376 d. Ztg. mitgetheilt wurde, sind die Stations-Glockensignale mit 1. Juni d. J. auf den ungarischen Bahnen eingestellt worden. Infolge dessen wurden bei den königlich ungarischen Staatsbahnen **776 Stationsglocken** ausser Gebrauch gesetzt. Der Handelsminister hat nunmehr angeordnet, dass die bei den Staatsbahnen ausser Verwendung stehenden Glocken in erster Linie an Kirchen und Schulen, ferner an heimische Feuerwehr- oder sonstige Vereine, eventuell an Wirthschaften oder sonstige Verwaltungen und Unternehmungen für einen mässigen Preis verkauft werden dürfen. Wenn besonders berücksichtigungswürdige Umstände vorherrschen oder etwa Armuth seitens der vorgenannten Institutionen angeführt werden, so kann die Bestimmung des Preises bis zu dem Werthe des Altmateriales herabgemindert werden.

Belgien.

— Behufs **Uebernahme des gesammten Eisenbahnnetzes der grossen belgischen Centralbahn in die belgische Staatsbahnverwaltung** werden am 1. Oktober d. J. neue Betriebsämter in Charleroi errichtet. Man wartet in Brüssel auf die endgültige Zustimmung der holländischen Regierung, um die grosse belgische Centralbahn und die Lüttich-Limburger Eisenbahn dem belgischen Staatsbahnnetze einzuverleiben. Da jetzt die niederländischen Kammern zusammengetreten sind, so wird die erforderliche Genehmigung nicht ausbleiben.

Vereins-Ausland.

— Der schweizer Nationalrath beschloss in seiner Sitzung vom 24. d. Mts. mit 112, gegen 21 Stimmen, in die **Berathung des Verstaatlichungsgesetzes** einzutreten.

— Die in Serbien durch Hochwasser zerstörte Bahnanlage ist wieder hergestellt und der seither unterbrochene direkte Verkehr mit Sofia und Konstantinopel einerseits und Salonik anderseits wurde nunmehr in vollem Umfange aufgenommen. Die **Orientexpress- und Konventionszüge** verkehren demnach wieder ohne Wagenwechsel.

— In Frankreich ist ein **neuer Packettarif** eingeführt worden. Die französischen Staatsbahnen wurden angewiesen, künftig innerhalb Frankreichs (die Kolonien ausgeschlossen) Packete von 5 bis 10 kg, die den Umfang von 1,50 m nach keiner Richtung überschreiten, zum Preise von 1,25 Frcs. bei Abholung am Bahnhofe und 1,50 Frcs. bei Abgabe in der Wohnung zu befördern. Die Taxe für Nachnahmen bis 500 Frcs. auf solche Packete, gleichviel welches Gewicht sie haben, beträgt von jetzt ab 0,60 Frcs. für die Zahlung im Eisenbahn- oder Postamt und 0,85 Frcs. für Aushändigung in der Wohnung. Für Verlust oder Beschädigung eines gewöhnlichen Packetes wird ein Höchstbetrag von 40 Frcs., für versicherte Packete der volle angegebene Werth vergütet.

— Wie Petersburger Blätter mittheilen, beabsichtigt das russische Verkehrsministerium mit einem Kostenaufwand von 50 Millionen Rubel die **Untertunnellung der Newa in Petersburg**. Der Tunnel, dessen Durchmesser 16 m betragen soll, würde 4 Abtheilungen erhalten, von denen eine zur Aufnahme aller Telegraphen- und Telephonkabel, eine für den Fussgänger- und eine für den Fuhrwerksverkehr dienen soll. Die vierte und am weitesten gedachte Abtheilung bliebe dem Trambahnverkehr vorbehalten.

— Aus Petersburg schreibt man: Das seit etwa 15 Jahren beständig auf der Tagesordnung der Berathungen des russischen Eisenbahndepartements stehende und immer wieder abgesetzte **Projekt einer direkten Bahnlinie zwischen Petersburg und Kiew** ist nun doch endlich um einen bedeutsamen Schritt seiner Verwirklichung entgegengegangen. Am 12./24. September hat eine zu diesem Behufe besonders eingesetzte Kommission das Projekt eingehend geprüft und sich für die Ausführung desselben entschieden, auch die sofortige Inangriffnahme der etwa 4 Monate währenden technischen Vorarbeiten angeordnet. Bekanntlich war bereits im vorigen Jahre der Rybinsk-Eisenbahn die Konzession zum Bau des nördlichen Theils dieser Linie (Petersburg-Witebsk) ertheilt worden, doch hatte die Direktion dieser Bahn bei nochmaliger Sichtung aller in Betracht kommender Umstände auf die Ausführung des Projektes, als zu wenig lohnend, verzichtet. Diesmal ist es der Staat, der den Bau der Bahn in Angriff zu nehmen gedenkt. Die genaue Trasse der Bahn wird sich erst nach erfolgter Prüfung der höchst schwierigen Terrainverhältnisse (grosse Sümpfe längs der Flüsse Pripjet und Beresina) feststellen lassen; es wird sich dann auch ergeben, ob es überhaupt möglich sein wird, die Bahn auf das rechte Ufer des Dnjepr überzuleiten, was zwar die kürzere, aber wegen der angedeuteten Schwierigkeiten auch die weniger empfehlenswerthe Linie sein würde. Damit im Zusammenhang steht die Weiterführung der Bahn über Kiew hinaus nach Odessa, wodurch dann auch endlich die in strategischer, wie in kommerzieller Beziehung so wünschenswerthe unmittelbare Verbindung zwischen Odessa und Petersburg herbeigeführt würde; gegenwärtig wird diese Verbindung in der Weise bewerkstelligt, dass man von Odessa in weitem Bogen nach Kiew fährt, von dort nach Kursk, und dann über Moskau nach Petersburg gelangt, d. h. indem man einen Umweg von fast 400 Werst beschreibt. Eine weitere Ergänzung der Magistrallinie von Petersburg nach Kiew kam ebenfalls in der Sitzung am 12./24. September zur Besprechung; es ist dies die Linie Kiew-Poltawa, zu deren Bau bereits die Direktion der Fastowbahn die Vorarbeiten in Angriff hat nehmen lassen, und zwar auf der Trasse Kiew - Piriatin - Lubny - Mirgorod. Es wurde beschlossen, die Vorarbeiten einer Revision zu unterziehen, im übrigen aber die gewählte Trasse beizubehalten und weiter zu verfolgen.

— **Zweigbahnen der transsibirischen Eisenbahn.** Der Bau einer Zweigbahn von der Ussurieisenbahn zur chinesischen Grenze soll, wie die Blätter melden, noch in diesem Jahre unter der direkten Leitung der Exploitationsverwaltung der Ussuribahn in Angriff genommen werden. Ebenso soll auch mit dem Bau der Zweigbahn von der Station Stretensk zur chinesischen Grenze in diesem Jahre begonnen werden. Mit dem Bau dieser Bahn ist der Erbauer der transbaikalischen Eisenbahn betraut. Für den Bau der erwähnten Zweigbahnen sind in diesem Jahre 5 Millionen Rubel angewiesen.

— Der römische Rechnungshof hat nunmehr den Ministerialantrag wegen **Beschaffung von 500 Güterwagen** registrirt, sodass die öffentliche Ausschreibung der Verdingung derselben unmittelbar bevorsteht; inzwischen sucht die Regierung dem gegenwärtig stattfindenden, wegen der Weinernte sich stark fühlbar machenden Wagenmangel durch Leihen bei auswärtigen Gesellschaften abzuhelfen. Die Verhandlungen blieben bisher jedoch ergebnisslos, da Fahrzeuge nirgends erhältlich waren.

— Ueber den **Bau neuer Eisenbahnen in Kleinasien** wird berichtet: Bekanntlich ist mit deutschem Kapital in Kleinasien, von Skutari ausgehend, eine Eisenbahn, 400 km lang, bis zur Stadt Angora gebaut worden. Diese Eisenbahnstrecke ist jedoch erst ein kleiner Theil eines vielleicht schon in naher Zukunft zur Vollendung kommenden Planes. Es sollen nämlich Europa und Indien durch eine direkte Eisenbahnverbindung einander näher gerückt werden, indem ein Schienenweg von Konstantinopel durch ganz Kleinasien mindestens bis Bagdad durchgeführt wird. Dadurch würde die zeitliche Entfernung zwischen London und Bombay um mehr als das Doppelte verkürzt werden. Gegenwärtig braucht man zu dieser Reise über Gibraltar und den Suezkanal 35 Tage und über Brindisi und Suez 25 Tage. Nach Fertigstellung der kleinasiatischen Bahn wird man in 11 Tagen von London nach Indien gelangen können, von denen 4 Tage auf die Eisenbahnfahrten von London nach Konstantinopel, 4 Tage auf die Eisenbahnfahrt von Skutari nach Bagdad und 3 Tage auf die Dampferfahrt von Bagdad nach Bombay zu rechnen sind. Der Bau der 2 000 km langen Bahnlinie Angora-Bagdad soll nach einem Berichte des belgischen „Mouvement géographique" an englische Unternehmer vergeben sein. Ausserdem ist noch der Bau einer Eisenbahn beschlossen und zum grössten Theile bereits vollendet, welche Angora mit Smyrna verbinden und die Landesprodukte aus dem inneren Kleinasien von Konstantinopel ab nach Smyrna lenken soll. Den ersten Theil dieser zukunftsreichen Bahn von Smyrna über Magnesia nach Kassaba hat der Ingenieur Bastelico erbaut, der selbst in der genannten Zeitschrift über die Verhältnisse dieser Bahn berichtet. Die Strecke von Smyrna nach Alaschir (das Philadelphia des Alterthums) wurde bereits vor 30 Jahren von einem englischen Konsortium in Angriff genommen. Die Bodenverhältnisse waren für den Bau dieser Linie, welche das Thal des Hermos verfolgt, so günstig, dass die betreffende Gesellschaft grosse Ersparnisse machte und ihr Kapital mehrmals zu amortisiren vermochte. Die Bahn hat wegen der bedeutenden Fruchtbarkeit des durchquerten Gebietes eine grosse Bedeutung. Die Ebene zwischen Smyrna und Kassaba trägt eine reiche Kultur an Wein, Melonen und Wassermelonen, die nach ihrer Qualität mit ähnlichen europäischen Erzeugnissen durchaus wetteifern können. Zwischen Kassaba und Magnesia wird Tabak und Baumwolle in grossem Maassstabe gebaut, auf den Gehängen der Berge wachsen Oliven und Feigen in bedeutenden Mengen. Eine grosse Zahl von Einwohnern lebt von dem Verkaufe dieser Früchte. Neuerdings haben sich auch amerikanische Häuser in Smyrna niedergelassen, um zwischen Magnesia und Alaschir grosse Kulturen von Süssholz (Lakrize) zu begründen. Endlich

wird in der Umgegend von Alaschir von der Frucht einer bestimmten Eichenart ein werthvoller Gerbstoff gewonnen. Nunmehr ist auch die Verlängerung dieser Bahn von Alaschir nach Karahissar (280 km) vollendet, die letztere für den Handel wichtige Stadt ist bereits durch eine Bahn über Kutahia mit Konstantinopel verbunden, so dass man jetzt also auch von Smyrna nach Konstantinopel mit der Eisenbahn gelangen kann. Die Verwaltung der neuen Eisenbahn Smyrna-Karahissar wird durch besondere Vergünstigungen die Handelswaaren von letzterem Orte nach Smyrna zu ziehen suchen. Für die Ausfuhr derselben bietet Smyrna besondere Vortheile, da von hier aus ein direkter Schiffsverkehr mit den bedeutendsten westeuropäischen Häfen besteht, der gegenüber den Verkehr von Konstantinopel aus eine Zeitersparniss von zwei bis drei Tagen gewährt.

— Die **Kansas City, Pittsburg und Gulf Eisenbahn** wurde am 12. September dem **Durchgangsverkehr** von Kansas City nach Port Arthur (Golf von Mexiko) übergeben. Das Projekt, die kürzeste Verbindung zwischen dem reichen Westen der Vereinigten Staaten und dem Golf von Mexiko herzustellen, ist somit verwirklicht.

Allgemeines.

— Der „Köln. Ztg." wird aus London geschrieben: Bei den vor einiger Zeit abgehaltenen Berathungen des Unterhausausschusses über das Waarenbezeichnungs-Gesetz wurden auch Vertreter der Schifffahrttreibenden vernommen. Diese führten bittere Klagen über die **Förderung des deutschen Wettbewerbs gegenüber dem englischen Handel** durch Unterstützungen der deutschen ost- und südafrikanischen Dampferlinien seitens der Regierung und durch Vorzugsfrachtsätze auf den deutschen Bahnen. Was letztere anbelange, so seien die Bahnfrachten für Waaren, die für deutsche Schiffe in Hamburg bestimmt seien, um 10, 15 und selbst 50 % niedriger als für diejenigen Waaren, welche für englische Schiffe bestimmt seien. Eine Abmachung zwischen den englischen und deutschen Dampfergesellschaften, gleiche Seefrachten von allen Waaren zu erheben, gleichviel ob sie von England oder von Hamburg, Amsterdam, Antwerpen oder anderen festländischen Häfen versandt würden, umgehe man von deutscher Seite dadurch, dass man besondere Vorzugsfrachten von deutschen Binnenplätzen berechne. Sir Donald Currie drückte in seiner Vernehmung vor dem Ausschusse die Ansicht aus, dass Vorstellungen an die deutsche Regierung gegen die einschlägigen Vorzugsfrachten der Bahnen gerichtet werden sollten; man solle die deutsche Regierung darauf aufmerksam machen, dass deutsche Schiffe in englischen Häfen auf dem Fusse der Gleichberechtigung behandelt würden und dass deshalb englische Schiffe in deutschen Häfen dieselbe Behandlung geniessen sollten. Ausserdem wird jetzt hervorgehoben, dass die niederländische Eisenbahngesellschaft in Südafrika eine Ermässigung von ungefähr 9 sh. die Tonne für Waaren mit deutschen Frachtbriefen vornimmt. In einer Besprechung der ganzen Angelegenheit schreibt die „Times", der englische Handel sei einstweilen in Südafrika noch vorherrschend, aber wenn er es bleiben solle, so dürfe die Regierung die von dem Ausschuss angeführten Thatsachen nicht unbeachtet lassen. In den letzten 6 Jahren hätten die deutschen Mitbewerber Englands gewaltige Anstrengungen gemacht, um dieses einzuholen, und wenn ihnen das nicht gelungen sei, so liege es vielleicht an dem bedeutenden Vorsprung, den England gehabt habe. Es sei auch nicht anzunehmen, dass der Zuwachs des deutschen Handels in derselben Weise andauern werde, als bisher, da ein grosser Handel nicht so rasch zunehme wie ein kleiner. Nichtsdestoweniger habe sich Deutschland als einen gewaltigen Wettbewerber erwiesen. Ob es so vorangekommen sein würde ohne Ausfuhrvergütungen und ohne Staatsunterstützungen, sei allerdings zu bezweifeln. Doch komme es für die englischen Fabrikanten, Kaufleute und Schiffsbesitzer nicht auf diese Frage, sondern darauf an, zu erwägen, wie dem Vergütungssystem am besten entgegenzutreten sei. Hierzu bemerkt das genannte Blatt in zutreffender Weise: Die Engländer scheinen nicht zu wissen, dass lediglich für die Reichspostdampfer-Linien nach Ostasien und Australien Unterstützungen gewährt werden, nicht für die afrikanischen Linien. Dass man die inländischen Eisenbahnfrachten für die Güter, die mit den deutschen Afrikalinien versandt werden, ermässigt hat, begründet sich zur Genüge durch das berechtigte volkswirthschaftliche Interesse, das Deutschland an der Entwickelung seiner Kolonien und seiner eigenen Schifffahrt hat. Englands Schifffahrt zu fördern hat Deutschland gar keinen Anlass. Würde der freie Wettbewerb im Schifffahrtsverkehr durch irgend welche Maassregeln beeinträchtigt, so würde England davon wohl den grössten Nachtheil haben. Denn seine Flotte ist in höherem Grade für Deutschland beschäftigt als die deutsche für England. Einen Schritt weiter würde man dann zu Maassregeln kommen, die auf Englands Schiffbau mächtiger wirken würden als den deutschen. Mit demselben Rechte, mit dem man in England dem Deutschen Reich über die von ihm einzelnen seiner Schifffahrtslinien gewährten Vortheile Vorschriften zu machen sich herausnimmt, könnte es auch anderen Staaten verbieten wollen, ähnliche Maassregeln zur Förderung ihrer Handels- und Schifffahrtsthätigkeit anzuwenden, wie es doch vielfach geschieht, ohne dass die englische Geschäftswelt dagegen Einspruch erhöbe.

— **Ein neues System einer hängenden elektrischen Eisenbahn** hat — wie in Uhland's „Wochenschrift für Industrie und Technik" gemeldet wird — der russische Ingenieur Romanow erfunden und darüber in der achten Abtheilung der Technischen Gesellschaft in Petersburg berichtet. Diese Bahn soll in einer gewissen Höhe über der Erde gehen, annähernd 10—21 russische Fuss, je nach den Ortsverhältnissen. Die Wagen sollen sich auf Trägern bewegen, die an Konsolen und diese wieder an Säulen befestigt sind. Zugbegegnungen gibt es bei dem System nicht, weil sich die Züge nach der einen Richtung auf der einen Seite und die nach der anderen Richtung auf der anderen Seite bewegen. Die Schnelligkeit der Fahrt kann auf 200 Werst in der Stunde gebracht werden. Diese Hängebahn kann drei verschiedenen Zwecken angepasst werden: 1. der Beförderung von kleinen Postsendungen und Frachten; 2. der Beförderung von Massengütern mittleren Umfangs und mittleren Gewichts; 3. der Beförderung von Frachten grossen Umfangs und Gewichts, sowie der Beförderung von Personen. Die Hängebahn des ersten Typus kann bei ihrer Billigkeit und Bequemlichkeit alle anderen, dem genannten Zweck dienenden Systeme ersetzen. Bei einem Gesammtgewicht des Wagens nebst Fracht von 8 Pud betragen die Kosten einer solchen für zwei Wagen erbauten Bahn gegen 18—19000 R. auf die Werst. Die Kosten des Betriebes bei einer Schnelligkeit von 60 Werst in einer Stunde Fahrt für fünf Wagen kommen gleich den Kosten des Brennens einer elektrischen Lampe in einer Stunde, das sind 15 Kop.; sonach kostet die Beförderung eines Pudes leichter Fracht auf eine Strecke von einer Werst 1/120 Kop. Beim Baue einer längeren Linie, z. B. zwischen Moskau und Petersburg, erhöhen sich die Kosten für die Werst bedeutend, weil ein starker Strom angewendet werden muss, und betragen 35000 R. — Die Bahn des zweiten Typus kann zur Beförderung von Kohlen, Steinen, Getreide u. dergl. angewendet werden; ihre Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit kann unter Umständen auf eine hohe Stufe gebracht werden. — Besonders wichtig ist aber der dritte Bahntypus. Das Gewicht dieser Wagen ist mit Fracht auf 600 Pud berechnet, die Schnelligkeit der Fahrt auf 200 Werst in der Stunde, die Personenwagen auf 20 Personen, wobei mit Rücksicht auf die ungewöhnliche Schnelligkeit der Fahrt und zur Vermeidung von Unfällen bei nervenschwachen Personen die Fenster oben an der Decke angebracht werden sollen. Die Erbauung der Hauptstation einer solchen Bahn kommt auf 1125000 R. zu stehen und die Kosten auf eine Werststrecke 100000 R.

— Zur Verminderung der Gefahren des **Grossstadtverkehrs** sollen Versuche mit einer neuen, kürzlich patentirten **Signaleinrichtung** gemacht werden. Das Signal besteht in einem hohen Mast, der an den kritischen Kreuzungspunkten der verkehrsreichsten Strassen sowie in der Mitte viel befahrener Plätze Aufstellung findet. Der Mast ist elektrisch mit dem Standorte des den Fahrverkehr beaufsichtigenden Beamten verbunden, der blos auf einen Knopf zu drücken braucht, um an der Spitze des Mastes eine weithin sichtbare, bei Nacht selbstleuchtende Tafel mit der Aufschrift „Halt!" erscheinen zu lassen. Die Tafel ist leicht drehbar, so dass die Warnung nach jeder Richtung hin dirigirt werden kann. Die Proben, welche mit dieser ebenso einfachen als praktischen Signaleinrichtung in anderen Grossstädten angestellt wurden, sollen sehr günstig ausgefallen sein.

— Ueber die **Kohlenvorräthe Englands am Ende des 19. Jahrhunderts** gibt ein von dem englischen Gelehrten Edward Hull herausgegebenes Buch, welches gleichzeitig die Verhältnisse der übrigen kohlenfördernden Länder Europas in Betracht zieht, interessanten Aufschluss. Es wird dort berechnet, dass in ganz Grossbritannien und Irland bis zu einer Tiefe von 4000 Fuss unter der Erdoberfläche im Jahre 1900 noch 81683000000 t (à 20 Centner) Steinkohlen vorhanden sein werden. Davon besitzt an sichtbaren Kohlenfeldern Grossbritannien 58275700000 t Kohlen, an den noch verborgenen Gebieten 23253000000 t, dazu kommen in Irland 155300000 t. Die Kohlenproduktion von Irland ist leider zu unbedeutend, um mehr als ein lokales Interesse zu besitzen, jedoch hat Hull die Ueberzeugung, dass in der nordirischen Grafschaft Tyrone bis zu den Ufern des grossen Sees Lough Neagh in der Tiefe ein beträchtliches Kohlenlager vorhanden ist. Hull theilt weiterhin die grossbritannischen Kohlenlager in solche, deren Produktion

im Fortschritt begriffen ist, solche, die gegenwärtig sich auf gleicher Höhe der Produktion erhalten, und solche, deren Gewinn zurückgeht. Zu denen, deren Produktion sich nicht mehr vermehrt, rechnet Hull die Kohlenbergwerke von Bristol, von Somerset und Dean; im Rückgange sind begriffen die Bergwerke in Stafford, in Flintshire und im Coalbrookthale. Die übrigen Kohlenbergwerke sollen sich sämmtlich noch in einem aufblühenden Zustande befinden. Die Meinung Hull's von den Aussichten der englischen Kohlenproduktion ist überhaupt eine sehr optimistische, aber sie verdient einer scharfen Kritik unterzogen zu werden. Die Ausbeutung eines Kohlenlagers hat bekanntlich in gewissen Tiefen des Bodens ihre Grenze, da die Vermehrung der Temperatur und die Abnahme des Luftdruckes der menschlichen Arbeit in der Tiefe ein Ziel setzt. Freilich sind auch in dieser Richtung durch die Technik der neuesten Zeit bedeutende Fortschritte gemacht worden, dennoch darf es nicht verschwiegen werden, dass der Betrieb gewisser schottischer Kohlenbergwerke nur noch dadurch aufrecht erhalten werden kann, dass die Arbeiter alle 10 Minuten abgelöst werden, da sie die in der Tiefe herrschende Hitze nicht länger ertragen können. Hull behauptet, dass trotz der gesteigerten Konkurrenz die englische Kohle noch heute wegen ihrer vorzüglichen Qualität ihren alten Standpunkt auf dem Weltmarkte einnimmt. Gegen diese Behauptung lässt sich mit Recht vieles sagen. Im Jahre 1840 förderte England Dreiviertel der gesammten Kohlenproduktion der Welt, heute nur noch 34 %, also nur noch etwa ein Drittel. Die grossen transatlantischen Dampfer heizen heute sämmtlich nicht mehr mit englischer Kohle, sondern mit amerikanischer, was allein einen Verbrauch von 1 500 000 t jährlich darstellt. Hull weist ganz richtig darauf hin, dass der Aufschwung der Eisenproduktion auf die Kohlenproduktion einen höchst bedeutenden und günstigen Einfluss übt, aber dieser Einfluss ist ganz und gar nicht etwa lediglich oder auch nur hauptsächlich zu Gunsten der englischen Kohle ausgefallen, im Gegentheil. Die Weltproduktion von Gusseisen ist in den letzten 23 Jahren von 12 000 000 t auf 26 000 000 t gestiegen, der Antheil Englands an dieser Produktion aber ist von 48 auf 29 % gefallen, während sich der Antheil der Vereinigten Staaten von 14,1 auf 26 %, der von Deutschland von 11,4 auf 21,4 % und der von Russland von 3 auf 4,7 % gehoben hat. Es ist eine eigenthümliche Ironie des Zufalls, dass, wie ein Mitarbeiter der Zeitschrift „Nature" erwähnt, die Eisenbahnstation in Middlebrough, dem Mittelpunkte des englischen Eisenhandels, aus belgischem Eisen erbaut ist. Die Behauptung, dass das englische Eisen und die englische Kohle heute noch denselben Rang auf dem Weltmarkte einnehmen wie vor 25 Jahren, ist ganz unhaltbar, ebenso wie die Behauptung, dass die anderen Länder ganz in derselben Weise wie England auf die Erschöpfung ihrer Kohlenschätze hinarbeiten. Deutschland hat bis zu einer Tiefe von 3 000 Fuss einen Kohlenvorrath von 109 000 000 000 t, also erheblich mehr als England bis zu einer um 1 000 Fuss grösseren Tiefe. Dabei ist die Produktion Deutschlands an Braunkohle nicht einmal mit eingerechnet, welche jetzt bereits 25 000 000 t jährlich erreicht.

Zu den Betriebsunfällen im preussischen Staatsbahnbereich.

Der „königlich preussische Staatsanzeiger" schreibt:

Während die preussischen Staatsbahnen seit einer Reihe von Jahren von schweren Betriebsunfällen im allgemeinen verschont geblieben waren und unter den grösseren deutschen Eisenbahnen in Bezug auf die Betriebssicherheit stets eine der ersten Stellen einnahmen, haben sie in den letzten Wochen in schneller Folge eine Anzahl zum Theil schwerer Unfälle zu beklagen. Ueber die Beurtheilung der einzelnen Fälle hinaus wird in den dieser Erscheinung gewidmeten Betrachtungen die Ursache in tiefer liegenden Mängeln der Verwaltung, besonders in einem übertriebenen Sparsystem, in unzureichendem oder unzureichend vorgebildetem Personal und mangelhaftem Material gesucht.

Die Eisenbahnverwaltung ist sich des Ernstes dieser Vorgänge, zugleich aber auch ihrer Pflicht bewusst, dass sie alles aufzubieten hat, um deren Wiederkehr zu verhindern und die Betriebssicherheit auf den Staatsbahnlinien mit allen Mitteln, die die Technik und Verwaltung in fortschreitender Vervollkommnung bieten, auf die höchstmögliche Stufe zu heben.

Die Einzelfälle unterliegen noch der gerichtlichen Untersuchung. Nach ihrem Abschluss wird dem Lande in einer ausführlichen Denkschrift Aufschluss gegeben werden, welche auch sonstige, aus diesem Anlass angeregte Fragen einer eingehenden Erörterung unterziehen wird.

Die Verwaltung wird auch nicht zögern, alsbald überall da, wo dies nöthig und ausführbar ist, die bessernde Hand anzulegen und diejenigen Maassregeln durchzuführen, die nach pflichtmässiger Ueberzeugung zur Erhöhung der Betriebssicherheit noch zu treffen sein möchten. Die bereits im Gange befindlichen Ermittelungen der aus 4 bautechnischen, 2 maschinentechnischen und 2 Verwaltungsbeamten gebildeten Ministerialkommission zur Prüfung der betriebssicherheitlichen Einrichtungen und Anordnungen und der Personalbesetzung auf besonders schwierigen Punkten werden hierbei sowie in den Darlegungen der Denkschrift volle Verwerthung finden.

Indessen darf hier doch wohl schon daran erinnert werden, dass die preussische Staatseisenbahnverwaltung mit einem Betriebspersonal von über 300 000 Köpfen ein Eisenbahnnetz von nahezu 30 000 km und 5 000 Stationen und Haltestellen betreibt, auf welchen täglich 12 000 Personenzüge und 14 000 Güterzüge, also insgesammt täglich 26 000 Züge verkehren, dass zur Bewältigung dieses Verkehrs ein Fuhrpark von mehr als 11 000 Lokomotiven, 25 000 Personen- und Gepäckwagen, 238 000 Güterwagen dient, mit welchen im Jahre fast eine halbe Milliarde Menschen und 180 Millionen Tonnen Güter, durchschnittlich täglich $1^1/_4$ Million Menschen und $^1/_2$ Million Tonnen Güter, befördert werden.

In den Erörterungen der Presse über die Eisenbahnunfälle der jüngsten Zeit kehren einige Vorwürfe allgemeiner Art wieder, welche schon jetzt eine rein thatsächliche Aufklärung und Widerlegung der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Pflicht machen, besonders der Vorwurf, dass die beklagenswerthe Häufung der Betriebsunfälle der letzten Zeit auf ein verfehltes Sparsystem zurückzuführen sei.

Von welchen Gesichtspunkten die Verwaltung in dieser Beziehung grundsätzlich ausgeht, ergibt sich aus der bei der Neuordnung der Verwaltung am 1. April 1895 erlassenen Wirthschaftsordnung, worin den Direktionen folgende allgemeine Richtschnur gegeben wird:

> Die Etatsfonds zur Befriedigung der gegebenen Bedürfnisse der laufenden Verwaltung, insbesondere zur ordnungsmässigen Durchführung und Sicherung des Betriebes, sind den Inspektionen selbstverständlich ungeschmälert zur Verfügung zu stellen. Denn die Unterlassung von Ausgaben an der Stelle, wo durch eine rechtzeitige Instandsetzung nicht bloss grössere Ausgaben, sondern oft auch Gefahren für Leib und Leben abgewendet werden können, ist geradezu als unwirthschaftlich und einer Staatsverwaltung nicht würdig zu bezeichnen.

Was die einzelnen Fragen und zwar zunächst die Verwendung des Personals angeht, so kann darüber kein Zweifel bestehen, dass einer der wesentlichsten Faktoren für die sichere Durchführung des Betriebes ein Dienstpersonal ist, das die nöthige Dienstkenntniss besitzt und anzuwenden weiss, und das der Zahl nach ausreichend ist. Für eine gute Ausbildung des Personals sind genaue Vorschriften erlassen. Die Anforderungen sind selbstredend in keinem Fall geringer, wohl aber mehrfach höher, als die bundesräthlichen Bestimmungen sie verlangen. Im Jahre 1892 sind in der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung, soweit bekannt, allen anderen Eisenbahn-Centralverwaltungen voran, bestimmte Normen für die Höchstgrenze der Inanspruchnahme des Betriebspersonals festgesetzt. Diese Normen sind seitdem der Personalbemessung zu Grunde gelegt, ohne Rücksicht auf die Kosten. Wiederholt, zuletzt im Frühjahr 1896, wurde für den gesammten Staatsbahnbereich festgestellt, ob noch Abweichungen von diesen Normen bestanden. Wo solche ermittelt wurden, ist den Behörden und Ausführungsorganen die volle Beseitigung ohne Rücksicht auf die Kosten aufgegeben worden. Es kann rechnungsmässig nachgewiesen werden, dass heute auf den schon im Jahre 1892 im Betriebe befindlich gewesenen Bahnstrecken über 15 000 Bedienstete im äusseren Betriebe mehr beschäftigt werden als im Jahre 1892, zum Theil allerdings infolge der Steigerung des Verkehrs auf diesen Linien und der damit verbundenen Geschäftsvermehrung, zu einem erheblichen Theile aber infolge davon, dass der Dienst der Beamten durch Verkürzung der täglichen Dienstzeit oder Verkleinerung des Wirkungskreises der Beamten erleichtert worden ist. Die jährliche Mehrausgabe für die Personalverstärkung, soweit sie lediglich die Erleichterung des Personals bezweckte, ist auf mindestens 8 000 000 *M.* zu bemessen. Davon entfällt ein recht bedeutender Theil auf die Linien der vom Staat erworbenen Privatbahnen. Jede Verstaatlichung einer Bahn hat in dieser Beziehung beträchtliche Personalvermehrungen erfordert und dadurch der Staatskasse erhebliche Ausgaben auferlegt. Bei der zuletzt verstaatlichten hessischen Ludwigsbahn ist seit der staatlichen Uebernahme kaum eine Stelle des äusseren Dienstes vorhanden, bei der nicht schon jetzt, in den wenigen Monaten, das Personal verstärkt worden ist oder eine Verstärkung eintritt, sobald die benöthigten Kräfte, an denen es bei der Uebernahme fehlte, praktisch ausgebildet sein werden. Mit dieser praktischen Ausbildung wurde sofort nach der Uebernahme begonnen.

Abgesehen von diesen Personalverstärkungen, suchte man die Beamten des äusseren Dienstes immer mehr vom Schreib-

werk zu entlasten, um sie in den Stand zu setzen, sich um so mehr ihrer vornehmsten Aufgabe, der praktischen Thätigkeit im Betriebe zu widmen. Diesen Grundsatz verfolgt ganz besonders die Neuordnung der Eisenbahn-Verwaltung vom 1. April 1895. Sie hat in den Vorständen von Eisenbahnbetriebs- und Maschineninspektionen Ausführungsorgane geschaffen, die sich in steter unmittelbarer Fühlung mit den Dienststellenvorständen befinden und bei grosser Selbständigkeit auf kürzestem Wege eine Menge von Geschäften erledigen, die vormals den Aussenbeamten umfangreiche Berichterstattungen auferlegten. Den Vorständen der Inspektionen — gegenwärtig 242 Betriebsinspektionen und 78 Maschineninspektionen ausser 21 Telegraphen-, 74 Werkstätten- und 85 Verkehrsinspektionen — liegt unter der Oberleitung der Eisenbahndirektionen die unausgesetzte örtliche Beaufsichtigung des Betriebsdienstes ob. Bei der Abmessung des Geschäftskreises der Inspektionen ist von den Vorständen alles — namentlich an Verwaltungs- und Büreaugeschäften — ferngehalten worden, was sie an der vollen und wirksamen Ausübung der Betriebsaufsicht hindern könnte.

Die eingesetzte Kommission wird die Zahl, Inanspruchnahme und Beaufsichtigung des Personals auf einer grossen Anzahl von Stationen, namentlich an den schwierigen Verkehrspunkten, eingehend prüfen.

Ihrer Aufgabe gemäss wird an Ort und Stelle von ihr festgestellt werden,

ob die Zahl der Beamten auch den etwa vorübergehend oder regelmässig eintretenden besonderen Schwierigkeiten Rechnung trägt und der Wirkungskreis eines Einzelnen nicht zu gross ist,

ob und in welchem Umfange regelmässige Dienstleistungen durch Hilfsbeamte geleistet werden müssen und ob solche Hilfsbeamte die vorgeschriebene praktische Ausbildung in vollem Umfange genossen haben,

ob die Dienstdauer den besonderen Verhältnissen angepasst ist — z. B. auf Stellwerken mit starkem oder schwachem Verkehr —, auf Stationen mit dichter Zugfolge oder mit wenigen Zügen, an den Telegraphenapparaten mit ununterbrochenem oder unterbrochenem Dienste, an den Zügen mit starker oder geringer Inanspruchnahme des Personals, in welchem Umfange durch Unregelmässigkeiten im Betriebe eine Erhöhung der planmässigen Dienstdauer thatsächlich eingetreten ist, namentlich bei Lokomotiv- und Zugpersonalen,

ob die Aufenthalts- und Uebernachtungsräume in geeigneter Zahl vorhanden sind, nach ihrer Lage die nöthige Ruhe und Erholung thatsächlich gewähren und ob sie den Anforderungen in gesundheitlicher Hinsicht entsprechen,

ob endlich die Beaufsichtigung des Dienstes und des Personals von den leitenden und aufsichtführenden Stellen mit der nöthigen Gründlichkeit ausgeübt wird, ob namentlich die Bezirke der zur Aufsichtsführung berufenen Inspektionen so bemessen sind, dass die Vorstände zu einer ständigen scharfen Aufsicht über den Betrieb dauernd imstande sind.

Wo die Untersuchungen eine Ueberbürdung von Bediensteten oder einen sonstigen Mangel hinsichtlich der Verwendung des Personals ergeben sollte, wird für Abhilfe unverweilt gesorgt werden. Ebenso erfordert aber die Sorge für die Sicherheit des Betriebes und die schwere Verantwortung der leitenden Stellen eine schonungslose Strenge bei groben Verstössen des Personals gegen die gegebenen Vorschriften und Anordnungen.

In Bezug auf den Zustand des Oberbaues, der Betriebsmittel und der Bahnanlagen haben die preussischen Staatsbahnen den Vergleich mit anderen grossen Eisenbahnverwaltungen nicht zu scheuen.*)

In den letzten 10 Jahren sind 13 227 km Geleise im Zusammenhang umgebaut, das bedeutet mehr als ein Dritttheil aller durchgehenden Geleise. Mehr als 93 % aller durchgehenden Geleise bestehen aus Stahlschienen.

Das Material zu den Geleisen und Betriebsmitteln wird bekanntlich nach einem sorgfältigen Kontrole- und Abnahmeverfahren auf Grund von Lieferungsbedingungen, die eine Gewähr für seine Güte bieten, von deutschen — keinem Werke des Auslandes in der zuverlässigen Güte ihres Materials nachstehenden — Werken bezogen. Der Vorwurf, die Staatseisenbahn-Verwaltung verwende schlechtes Material, würde zugleich die deutsche Eisenindustrie und beide zu Unrecht treffen. Aus dem vereinzelten Vorkommen von Kuppelungsbrüchen allgemein auf die Verwendung schlechten Materials zu schliessen, würde ebenso unrichtig wie ungerecht sein; auch bei grösster Vorsicht bei der Herstellung und Abnahme, sowie bei sorgsamster Untersuchung können Materialschäden unbemerkt bleiben. Selbstverständlich wird auch diesen Erscheinungen auf das Ernsteste nachgegangen, um die Wiederkehr verhängnissvoller Folgen nach Möglichkeit zu verhüten, und auf die Verbesserung der Betriebsmittel in allen ihren Theilen unausgesetzt hingearbeitet.

Kein einziger der in diesem Sommer vorgekommenen Eisenbahnunfälle ist auf schlechtes Material der Geleise zurückzuführen, namentlich nicht der Unfall zwischen Celle und Eschede, der inzwischen durch eine Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Hannover aufgeklärt ist.

Ebenso ist die Annahme, die preussische Staatseisenbahn-Verwaltung habe in der Tragfähigkeit des Oberbaues nicht gleichen Schritt mit der Entwickelung der Fahrgeschwindigkeit gehalten, eine irrthümliche.

Neben der laufenden Unterhaltung wird die Verstärkung der Geleise seit einer Reihe von Jahren systematisch betrieben, und zwar durch Einführung einer schwereren Schienenform auf besonders stark belasteten Schnellzugstrecken, wie durch allgemeinen Uebergang zu Schienen von grösserer Länge und einem grösseren Festigkeitsgrad, ferner durch allgemeine Vermehrung und Verstärkung der Schwellen und der Befestigungsmittel.

Im übrigen ist die Frage, ob der Umbau der Geleise noch mehr zu beschleunigen, ob die schwere Schiene allgemein einzuführen sei, nicht so sehr eine Frage der Betriebssicherheit wie der Wirthschaftlichkeit, d. h. der Herabminderung der Unterhaltungs- und Erneuerungskosten. Die Betriebssicherheit des Oberbaues wird auch bei der leichteren Schiene gewahrt.

Auch auf die Vermehrung und Verbesserung der Sicherungsanlagen, der Weichen und Signalstellwerke, der Blockapparate, der Radtaster zur Kontrole der Fahrgeschwindigkeit u. a. wurden sehr erhebliche Beträge alljährlich verwendet. Auch hierin steht die Staatseisenbahn-Verwaltung mindestens hinter keiner deutschen Eisenbahn zurück; sie verfolgt auch auf diesem Gebiet mit Aufmerksamkeit alle Fortschritte der Technik und sucht durch reichliche Prämien die Mitarbeit aller Beamtenkreise an der steten Verbesserung der Sicherheitsanlagen rege zu erhalten und zu beleben.

Was endlich die Beschaffung und Vermehrung der Betriebsmittel angeht, so kann nur wiederholt auf die ausserordentlich umfangreiche Verstärkung des Betriebsmittelparkes in den letzten Jahren hingewiesen werden. Die Fabriken des Inlandes sind schon seit Jahren in angestrengtester Weise für die preussische Staatsbahnverwaltung thätig und auch zur Zeit wieder mit Erledigung ihrer Aufträge auf längere Zeit voll beschäftigt.

Ueber alle diese und noch andere hier in Betracht kommende Verhältnisse wird die Denkschrift demnächst erschöpfenden und durch Zahlen belegten Aufschluss und damit voraussichtlich auch den Beweis liefern, dass, wenn gewiss auch noch vieles im Eisenbahnwesen der Vervollkommnung harrt, doch an dem Ernst und dem festen Willen der Verwaltung nicht gezweifelt werden darf, allen Fortschritten der Technik zu folgen, Missstände zu beseitigen und unter schonender Verwendung der Beamten wie zweckmässiger Einrichtung des Dienstes den Bedürfnissen des Verkehrs gerecht zu werden.

*) Nach der letzten Jahresstatistik der deutschen Eisenbahnen für 1895/96 betrug der Aufwand für die Bahnunterhaltung und Erneuerung der durchgehenden Geleise auf 1 km Geleislänge bei den preussischen Staatsbahnen 1 244 ℳ, während sich die kilometrische Ausgabe hierfür bei der Mehrzahl der übrigen deutschen Staatsbahnen, insbesondere bei den beiden nächstgrössten Staatsbahnverwaltungen, niedriger, und bei den grösseren Privatbahnen (einschliesslich der Aufwendungen aus Erneuerungs- und Reservefonds) u. a. auf folgende Ziffern stellte:

bei der hessischen Ludwigsbahn	auf	498 ℳ
„ „ Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn . . .	„	522 „
„ „ Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.	„	671 „
„ „ Lübeck-Büchener Eisenbahn	„	748 „
„ „ ostpreussischen Südbahn	„	982 „
im Durchschnitt bei den deutschen Privatbahnen	„	605 „

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin

In der Versammlung am 14. September führte der Wirkliche Geheime Ober-Baurath Herr Streckert den Vorsitz und widmete dem Andenken der seit der letzten Sitzung verstorbenen vier Vereinsmitglieder: Oberstlieutenant Ludw. Schultz, Professor Franz Ritter von Rziha in Wien, Geheimer Baurath Bode, Geheimer Ober-Baurath Franz ehrenvolle Gedächtnissworte. Der Verein hat in den Verstorbenen Mitglieder verloren, welche als hervorragende Fachgenossen die Bestrebungen des Vereins stets mit Erfolg gefördert und durch Wort und Schrift für die Eisenbahnkunde gewirkt haben.

Herr Ingenieur-Hauptmann Henning gab sodann Mittheilungen über den Pressluftbetrieb. Die erste Pressluftanlage, ein Pumpenwerk, datirt schon vom Jahre 1687 und ist auf den Marburger Professor Papin zurückzuführen. Die Idee ruhte 100 Jahre, wurde 1810 von Medhurst zur Be-

förderung von Packeten und Briefen wieder aufgenommen und gelangte 1863 durch den ersten Rohrpostbetrieb praktisch zur Bethätigung. 1824 ist zum ersten Male der Pressluftbetrieb zur Personenbeförderung angewendet. 1876 erscheinen die viel genannten Konstruktionen von Popp und Conti sowie von Mekarski. Die ersteren komprimirten bis zu 25 Atm., Mekarski bis zu 80 Atm. Die Anwendung der komprimirten Luft zur Ventilation und Kühlung war bereits auf vielen technischen Gebieten vortheilhaft eingeführt, als der Pressluftbetrieb zur Personenbeförderung kaum aus dem Versuchsstadium gekommen war. So ist es gekommen, dass im Strassenbahnverkehr der elektrische Betrieb dem Luftbetriebe vorausgeeilt ist; welche Perspektive sich dem letzteren noch eröffnet, muss der Zukunft überlassen bleiben. Der Vortragende gab ferner interessante Daten zur Beurtheilung der verschiedenen Pressluftsysteme.

Sodann sprach Herr Geheimer Baurath Dr. Zimmermann über die in der Bahnstrecke Solingen-Remscheid liegende, letzthin feierlich eröffnete Müngstener Brücke. Die Schienenoberkante liegt 107 m über der Thalsohle, das Bauwerk ist gegen 500 m lang. Die Höhe des Bauwerks lässt sich beurtheilen, wenn man bedenkt, dass der Berliner Rathhausthurm 70 m Höhe hat. Der Vortragende streift die von drei angesehenen Brückenbauanstalten (Gutehoffnungshütte, Harkort und Nürnberger Maschinenfabrik) aufgestellten Entwürfe, von denen die letztere die Ausführung übertragen erhalten und in anerkennungswerther Weise bewirkt hat.

Nachdem dann noch Herr Geheimer Baurath Benoit seine Wahrnehmungen über das Festfahren des Dampfers „Kaiser Wilhelm der Grosse" bezw. über die Maassnahmen zum Flottmachen desselben mitgetheilt, Herr Professor Göring auf die Bedeutung der Leipziger Ausstellung für Studien auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hingewiesen hatte, verkündete der Vorsitzende, dass durch übliche Abstimmung die Herren Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Bandekow und von Milewski als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen worden sind.

Geheimer Regierungsrath Suche †.

Am 10. d. Mts. starb zu Bromberg im Alter von 75 Jahren der Geheime Regierungsrath Suche. Mit ihm ist abermals einer der Männer dahin geschieden, deren Namen mit der Geschichte und Entwickelung des Eisenbahnwesens auf's innigste verknüpft ist.

Im Jahre 1822 zu Wehlau in Ostpreussen geboren, wurde er nach mehrjähriger Beschäftigung als Bauführer im Jahre 1857 zum Baumeister ernannt. Anfangs der 60er Jahre widmete er seine Kräfte der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, trat aber im Jahre 1867 wieder zur preussischen Staatseisenbahnverwaltung zurück.

Wegen seiner reichen, praktischen Erfahrung und wegen seiner vorzüglichen Befähigung wurde ihm bald die Leitung der schwierigsten Bauausführungen übertragen. Als Meister des Brückenbaues schuf er ausser zahlreichen Bauwerken besonders die Oderbrücke bei Stettin, die Memelbrücke bei Tilsit und die Weichselbrücken bei Thorn, Graudenz, Dirschau und Fordon.

Seine gediegenen Kenntnisse, sein hochentwickeltes Pflichtgefühl, seine grosse Geschäftsgewandtheit und aufopfernde Hingabe an seinen Beruf fanden wiederholte Anerkennung. 1873 wurde er zum Baurath, 1875 zum Regierungs- und Baurath und 1888 zum Geheimen Regierungsrath befördert.

Bei seinem Scheiden aus dem Dienste am 1. April 1895 wurde er noch durch Verleihung des Kronenordens II. Klasse ausgezeichnet.

Dem Staate ist einer seiner besten Diener, dem Eisenbahnwesen einer seiner bewährtesten und verdienstvollsten Männer, seiner Familie der treueste Berather entrissen. Im Kreise seiner Amts- und Berufsgenossen ist ihm ein ehrenvolles Andenken immerdar gesichert.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr. Im Nachtrag 1 zum Heft Nr. 1 des hanseatisch-ostdeutschen Gütertarifs wird die auf Seite 8 vorgesehene Bestimmung zu „d. Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn" über die Abfertigungsbefugnisse der Station Friedrichsthal i. Pm. wie folgt berichtigt:

„Friedrichsthal i. Pm. Nur für den Güterverkehr der Zuckerfabrik Friedrichsthal." (2147)

Berlin, den 23. September 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Sommerfeld. Am 1. Oktober wird die 20 km lange, in Teuplitz und Sommerfeld an die kgl. preuss. Staatsbahn anschliessende Nebeneisenbahn Teuplitz-Sommerfeld dem öffentlichen Betriebe übergeben.

Die Ausführung des Betriebes erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands.

An der neuen Strecke liegen die für den unbeschränkten Verkehr eingerichteten Stationen Teuplitz (Lokalbahnhof), Niewerle und Sommerfeld (Lokalbahnhof) und die nur für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr eingerichteten Haltestellen Läsgen, Oberklinge und Baudach.

Die Tarife und Tarifbestimmungen sind auf den Verkehrsstellen käuflich zu erhalten. Die darin aufgenommenen Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind gemäss den Vorschriften unter I 2 der Eingangsbestimmungen genehmigt worden.

Sommerfeld, den 28. September 1897.
Die Direktion. (2148)

Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn. Die Reststrecke Equord-Hämelerwald der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn wird am 1. Oktober d. J. für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Vieh- etc. Verkehr eröffnet.

Nähere Auskunft ertheilen unsere sämmtlichen Dienststellen, bei denselben sind auch Fahrpläne und Tarife käuflich zu haben.

Die Züge verkehren nach folgendem Fahrplan:

Zug 1 ab Hämelerwald 6.05 Morgens, in Hildesheim 7.45 Vorm.;
„ 2 ab Hildesheim 8.15 Vorm., in Hämelerwald 10.10 Vorm.;
„ 3 ab Hämelerwald 10.40 Vorm., in Hildesheim 12.25 Nachm.;
„ 4 ab Hildesheim 2.05 Nachm., in Hämelerwald 4.00 Nachm.;
„ 5 ab Hämelerwald 5.49 Nachm., in Hildesheim 7.45 Nachm.;
„ 6 ab Hildesheim 8.10 Abends, in Hämelerwald 10.05 Abends.

Hildesheim, den 27. September 1897.
Die Direktion. (2149)

3. Eröffnung von Stationen

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Sangerhausen-Berlin zwischen den Stationen Drewitz und Michendorf in Kilometerstation 21,7 + 30 errichtete Haltepunkt Rehbrücke für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgut-Verkehr sowie für Abfertigung von Kleinvieh als Stückgut in Käfigen beziehungsweise Säcken eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung der in der Anlage B zu § 50 der Verkehrsordnung bezeichneten Gegenstände bleibt ausgeschlossen, ebenso die Annahme von Privatdepeschen. (2150)

Halle a/Saale, den 22. September 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Neuer Haltepunkt im Direktionsbezirk Breslau. Am 1. Oktober d. J. wird der auf der Strecke Ottmachau-Heinersdorf zwischen Mösen und Heinersdorf gelegene Haltepunkt Schwammelwitz für den Personenverkehr eröffnet. Daselbst werden alle Züge genannter Strecke anhalten, die Züge 962 und 966 jedoch nur nach Bedarf. Gepäckabfertigung findet nicht statt.

Breslau, den 22. September 1897. (2151)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. böhmische Kommerzialbahnen. Eröffnung der Personenhaltestelle Mesno-Lipnic für den Güterverkehr in ganzen Wagenladungen. Am 1. Oktober 1897 wird die auf der Linie Rokycan-Nezvestic der k. k. priv. böhmischen Kommerzialbahnen zwischen den Stationen Prikosic und Nezvestic im Kilometer 17,4 gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Mesno-Lipnic auch für den Güterverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Wien, im September 1897. (2252)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Gruppentarif V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen, thüringisch-hessisch-sächsischer Verb nds - Gütertarif, mitteldeutscher und westdeutscher Privatbahn - Gütertarif, Heft 3 bezw. 2, Militärbahn-Staatsbahntarif, Staatsbahn-Vieh- usw. Tarif, rheinisch - westfälisch - mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlentarif. Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Gera (Reuss), preuss. Staatsbahn und Wolfsgefärth gelegene diesseitige Haltestelle Zwötzen, preuss. Staatsbahn für die Abfertigung von Eil-, Frachtstück- und Wagenladungsgütern sowie von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, soweit letztere durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können, eröffnet und in die vorbezeichneten Tarife einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Bis zur Herausgabe von Nachträgen zu den vorgenannten Tarifen werden der Frachtberechnung die Entfernungen der Station Gera (Reuss), preuss. Staatsb. zuzüglich 5 km, bezw. der Station Wolfsgefärth zuzüglich 3 km zu Grunde gelegt, wobei die sich jeweilig ergebende niedrigste Gesammtentfernung zur Anwendung kommt.

Erfurt, den 25. Septbr. 1897. (2153)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz, Posen). Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird in obenbezeichneten Verkehr Haltestelle Rosen der Eisenbahndirektion Breslau einbezogen Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 23. Septbr. 1897. (2154)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch - oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird der bei Gr.-Boschpol gelegene Haltepunkt Goddentow-Lanz der Eisenbahndirektion Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der bezüglichen Ausnahme-Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 23. Septbr. 1897. (2155)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden unsere Stationen Halsbrücke und Muldenhütten in den Ausnahmetarif 8 für Schwefelkies (Seite 176 des Tarifhefts 1) einbezogen.

Die Frachsätze betragen:

Von Grevenbrück nach:
Halsbrücke. . . 0,95 ℳ } für 100 kg
Muldenhütten. . 0,95 „ } für 100 kg

Dresden, am 23. Septbr. 1897. (2156)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der österreichischen Nordwestbahn. Die für die Beförderung von Steinkohlen nach Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten nach der Station Lissa (ö. N. W. B.) bestehenden direkten Frachtsätze werden mit Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1897, um 6,4 kr. für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 22. September 1897. (2157)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien. Mit Gültigkeit vom 17. September d. J. ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1897, werden an Stelle der mit unserer Bekanntmachung vom 24. April d. J. eingeführten Frachtsätze für die Beförderung von Kohlen und Koks, welche für Regiezwecke der Salzkammergut-Lokalbahngesellschaft bestimmt sind, bei Aufgabe als Frachtgut unter Beachtung der einschlägigen Tarifbestimmungen folgende niedrigere Frachtsätze eingeführt:

von	nach	
Zabrze	Salzburg .	186,4
„	Ischl . . .	181,4
Zabrze Koksanstalt .	Salzburg .	185,8
„ „ .	Ischl . . .	180,8
Ludwigsglück . . .	Salzburg .	186,7
„ . . .	Ischl . . .	181,7

für 100 kg in Hellern.

Kattowitz, den 22. Sept. 1897. (2158)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. kommen der Nachtrag II zum Heft 16 des Gütertarifs (40 ₰) und der Nachtrag I zum Heft 4 des Thiertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn zur Einführung. Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der betreffenden Haupttarife, welche durch die Betriebseröffnung der Bahnstrecken Hermeskeil-Türkismühle bezw. Wemmetsweiler nothwendig sind. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 20. Sept. 1897. (2159)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. werden der Nachtrag IV zu Heft 1 und der Nachtrag II zu Heft 2 zum ostdeutschen Privatbahn-Gütertarif eingeführt.

Die Nachträge enthalten:

1. Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes und der besonderen Tarifvorschriften.
2. Ergänzung des Verzeichnisses der Stationen und Ladestellen.
3. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
4. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
5. Sonstige Berichtigungen und Ergänzungen.

Ausserdem treten mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. direkte Frachtsätze im Verkehr zwischen den Stationen der Nebenbahn Teuplitz-Sommerfeld einerseits und den am ostdeutschen Privatbahn-Gütertarif betheiligten preussischen Staatsbahnstationen, den Stationen der grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahn, sowie den Stationen der Nebenbahn Hansdorf - Priebus, Rauscha-Freiwaldau, Kleinbahn Zillerthal-Krummenhübel und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits in Kraft.

Soweit durch die Nachträge Erhöhungen eintreten, haben dieselben vom 16. November d. J. ab Gültigkeit.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, den 23. September 1897. (2160)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Die in den Heften 10 und 11 des Theils II a enthaltenen Schnittfrachtsätze für die Beförderung von Bier (Ausnahmetarif Nr. 3) ab den Stationen Aschaffenburg, Darmstadt, Mainz, Weisenau und Worms treten mit Ablauf des Monats Oktober d. J. ohne Ersatz ausser Gültigkeit.

Strassburg, den 18. September 1897. (2161)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Geltung vom 1. Oktober d. J. ab werden im Südwestdeutschen Verbandsverkehr die Artikel Torfstreu und Torfmüll in den Ausnahmetarif Nr. 3 (Rohstofftarif) aufgenommen.

Die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen findet auf diese Artikel keine Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 20. September 1897. (2162)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1897 gelangt Theil II Heft C (Gemeinschaftliches Heft) des österr.-ungarisch-bayerischen Gütertarifs zur Einführung. Dasselbe enthält besondere Bestimmungen nebst Kilometerzeiger für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. pr. böhmischen Nordbahn, der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. pr. österr. Nordwestbahn (einschliesslich der k. k. pr. Kuttenberger Lokalbahn) und südnorddeutschen Verbindungsbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Mähren und Schlesien einschliesslich der Station Bodenbach) und der pr. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (ausschliesslich der Strecken Simmering-Bruck a. L. und Stadlau-Marchegg) einerseits und Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen sowie der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Asch-Rossbach andererseits. Für den Geltungsbereich dieses Tarifheftes werden die Kilometerentfernungen und Vorbestimmungen in den bestehenden Tarifen aufgehoben.

München, im September 1897. (2163)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II, Heft 3 B vom 15 Oktober 1897. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1897 gelangt Theil II Heft 3 B des österreichisch-ungarisch - bayerischen Verbandsgütertarifes zur Einführung. Dieses Tarifheft enthält Frachtsätze zwischen Stationen der k. k. priv. böhmischen Nordbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. österr. Nordwestbahn (einschliesslich der k. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn) und südnorddeutschen Verbindungsbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Mähren und Schlesien einschliesslich der Station Bodenbach) und der priv. österr.-ungarischen Staatseisenbahn Gesellschaft (ausschliesslich der Strecken Simmering-Bruck a. L. und Stadlau-Marchegg) einerseits und Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen sowie der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Asch-Rossbach andererseits.

Gleichzeitig werden aufgehoben die im Tarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894 des österr.-ungar.-bayerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze und Entfernungen für die Stationen Bodenbach k. k. St. B./St. E. G., Tetschen ö. N. W. B./b. N. B., Iglau ö. N. W. B., Iglau Stad. k. k. St. B. und

Kralup St. E. G. Insoweit jedoch Frachterhöhungen eintreten, gelten die niedrigeren Frachtsätze noch bis Ende November 1897. Der Preis des Tarifheftes beträgt 2 ℳ 60 ₰.
München, im September 1897. (2164)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordostsee - Eisenbahn - Verband. Die mit dem 1. Mai d. J. im Gütertarif für den vorbezeichneten Verband vorgenommene Ergänzung des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) durch Aufnahme der Artikel Brennstoffe und Holz des Spezialtarifs III findet vom 1. Oktober d. J. ab auch auf den Verkehr mit den Stationen der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn Anwendung.
Altona, den 22. September 1897. (2165)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Febr. 1894. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1897 gelangt der Nachtrag VII zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarife und den Nachträgen I—VI enthält. Insoweit Frachterhöhungen eintreten bezw. Frachtsätze nicht mehr vorgesehen sind, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. Dezember 1897. Der Nachtrag kann unentgeltlich bezogen werden.
München, im September 1897. (2166)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gütertarif der Gruppe VIII, Gütertarife für die Wechselverkehre der Grupe VIII mit den übrigen preussischen und grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen und Staatsbahn - Vieh- etc. Tarif. Am 1. November d J. wird der an der Strecke Andernach-Gerolstein zwischen den Haltestellen Daun und Dockweiler-Dreis belegene Haltepunkt Rengen, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Güter- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.
Gleichzeitig wird die Haltestelle Rengen in die obengenannten Tarife einbezogen. Ueber die zur Anwendung gelangenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft. (2167)
St. Johann-Saarbrücken, 23. Sept. 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Zum Tarife für die Beförderung von Gütern u. s. w. auf der schmalspurigen Privat-Eisenbahn Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf, sowie zum Anhang zu den Tarifen für die Beförderung von Gütern usw. auf den schmalspurigen Eisenbahnlinien Zittau-Markersdorf und Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf ist je ein Nachtrag II erschienen, wovon Abzüge durch die sächsischen Güterverwaltungen bezogen werden können.
Die Nachträge enthalten unter andern Entfernungen für die neu eröffnete Verkehrsstelle Zittau-Schiesshaus.
Soweit die bisher gültig gewesenen Frachtsätze für Zittau-Kasernenstrasse billiger sind, als die neuen Frachtsätze für Zittau-Schiesshaus, gelten erstere noch bis zum 26. Oktober d. J. auch für Zittau-Schiesshaus.
Dresden, am 23. September 1897. (2168)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober l. J. wird die Station Oroshàza in den Ausnahmetarif No. 1 des Heftes 2 zu Theil II einbezogen.
München, im September 1897. (2169)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-österreichischer Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. tritt im Verkehre zwischen Startsch-Trebitsch und Hirschfelde ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 6a (Holz) von 84 ₰ für 100 kg in Kraft. (2170)
Dresden, am 24. September 1897.
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch - hessischer Verkehr. (Gruppe V/VI.) Am 1. Oktober d. J. gelangt der Nachtrag X zum Gütertarif zur Einführung.
Derselbe enthält u. a.:
a) Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Bernterode des Direktionsbezirks Cassel, Beienheim, Berstadt-Wohnbach, Dorheim, Echzell, Geiss-Nidda, Gettenau-Bingenheim, Grossen-Linden, Grund-Schwalheim, Häuserhof, Melbach, Obbornhofen-Bellersheim, Reichelsheim (Oberhessen), Weckesheim und Wölfersheim-Södel des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., Gundernhausen und Rossdorf b. Darmstadt des Direktionsbezirks Mainz sowie Rehbrücke des Direktionsbezirks Halle a/S.,
b) anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Entfernungen für verschiedene ältere Stationen,
c) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) und 6 b (Braunkohlen),
d) Berichtigungen.
Die für einzelne Stationsverbindungen eintretenden Frachterhöhungen sind erst vom 15. November d. J. ab gültig.
Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 25. September 1897. (2171)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahn - Güterverkehr. Bezüglich Einführung des direkten Frachtverkehrs von und nach den Stationen der Nebenbahn Teupliz-Sommerfeld wird im Anschluss an die Bekanntmachung vom 23. September d. J. darauf hingewiesen, dass direkte Frachtsätze von und nach den Stationen Teuplitz Lokalbahnhof und Sommerfeld Lokalbahnhof nur in beschränktem Umfange zur Einführung gelangen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen sowie das Verkehrsbüreau in Stettin.
Stettin, den 26. September 1897. (2172)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 7 in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen wie z. B. Aufnahme der Artikel Torfstreu und Torfmüll sowie Erze in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) usw., neue Entfernungen für die Stationen Guten-Germendorf und Stöwen des Direktionsbezirks Stettin, Göhrenz-Albersdorf, Lausen, Lützen, Meuchen und Schkölen-Räpitz des Direktionsbezirks Erfurt sowie Rehbrücke des Direktionsbezirks Halle, ferner einige Berichtigungen und Ergänzungen. Für die Verkehrsbeziehung Egeln-Grimmen tritt eine Erhöhung auf 352 km ein. (2173)
Magdeburg, den 24. September 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch - ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1897 ab wird der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) im hanseatisch - ostdeutschen Verbande für nachbenannte Artikel:
Brennstoffe des Spezialtarifs III. folgende:
a) Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt;
b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt; Holzkohlenbrikets, unverpackt;
c) Torf und Torfkohle auch gepresst;
Holz wie im Spezialtarif III genannt;
auf den Verkehr mit sämmtlichen Verbandsstationen der mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn ausgedehnt.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 22. September 1897. (2174)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die von den preussischen Staatsbahnen gewährte frachtfreie Beförderung von Liebesgaben an die Ueberschwemmten in den Provinzen Schlesien und Brandenburg wird auch auf Getreide zum Vermahlen und auf Futtermittel ausgedehnt.
Den Vertheilungsstellen der Liebesgaben ist das „Komitee zur Unterstützung der durch das Hochwasser Geschädigten in Muskau O. L.“ beigetreten. (2175)
Halle a/Saale, den 24. September 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-süddeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1897 kommen für die Beförderung von Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, Holzkohlenbrikets, unverpackt, bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den verwendeten Wagen, nachfolgende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:
Kohlfurt-Marktbreit 1,31 ℳ
Pluder- „ 1,67 „ } für 100 kg.
Zawadzki- „ 1,67 „
München, im September 1897. (2176)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Stettin - schlesisch / märkisch - sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Oktober d. J. treten für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen der Station Gäbersdorf Beckern des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einerseits und den Stationen Belgershain und Wünschendorf der königlich sächsischen Staatseisenbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, über welche die genannten Stationen Auskunft ertheilen.
Dresden, den 21. Septbr. 1897. (2177)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für die Beförderung von Eisenerz etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 1. Oktober d. J. der Nachtrag XXI in Kraft, enthaltend Ergänzung der Fracht-

sätze für Eisenerz etc. zum Bleihüttenbetrieb nach den Stationen Braubach und Lindenbach des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., Frachtsätze für Eisenerz etc. zum Bleihüttenbetrieb nach den Stationen Bestwig, Gittelde, Osterode a/Harz und St. Andreasberg des Direktionsbezirks Cassel und Gernrode a/Harz, Langelsheim, Lautenthal, Oker und Silberhütte des Direktionsbezirks Magdeburg, Frachtsätze für den Versand von Eisenerz etc. der Stationen Ocholt der Oldenburgischen Staatsbahn, Meinerzhagen des Direktionsbezirks Elberfeld und Köstritz des Direktionsbezirks Erfurt, anderweite Benennung verschiedener Stationen des Direktionsbezirks Essen sowie Berichtigung der Nachträge XVIII, XIX und XX. Preis 0,10 *M.*

Essen, den 22. September 1897. (2178)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Am 1. Oktober d. J. tritt im Verkehre zwischen Lettowitz der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Bitterfeld der königlichen Eisenbahndirektion Halle an der Saale andererseits ein Frachtsatz des Spezialtarifs A 2 von 289 ₰ für 100 kg in Gültigkeit.

Breslau, den 25. September 1897. (2179)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Englisch-südwestdeutscher Güterverkehr. Die Hefte 5 und 6 des englisch-südwestdeutschen Tarifs vom 1. Februar 1889 nebst Nachtrag I vom 1. Juli 1894 für den Verkehr zwischen London Station der englischen Ostbahn einerseits sowie pfälzischen und badischen Stationen andererseits treten am 1. Oktober d. J. ausser Kraft und werden durch neue Tarife mit theils ermässigten theils geringfügig erhöhten Frachtsätzen ersetzt. Zum gleichen Zeitpunkt gelangen die Nachträge I zu den englisch-südwestdeutschen Heften 1, 4, 8 und 9 zur Ausgabe. Soweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis zum 15. November d. J. in Kraft.

Das Nähere ist im Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion zu erfahren.

Köln, den 27. September 1897. (2180)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Stettin - hessischer Güterverkehr. Gruppen III/VI. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag I zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält neue bezw. abgeänderte Entfernungen für die der Gruppe VI angehörenden Stationen der Strecken Friedberg - Hungen/Nidda, Gau - Odernheim-Osthofen, Darmstadt - Ostbhf.-Gross-Zimmern, Leinefelde-Westerode, Obervellmar-Volkmarsen - Corbach/Warburg Altstadt, sowie anderweite ermässigte Entfernungen für einige Stationen des Direktionsbezirks Stettin. In verschiedenen Ausnahmetarifen sind Aenderungen und Ergänzungen vorgenommen. Neu aufgenommen ist der Seehafen-Ausnahmetarif für Holzstoff und Holzzellstoff. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu erhalten, welche auch nähere Auskunft über denselben ertheilen. (2181)

Frankfurt a/M., den 23. September 1897.
Namens der betheiligten Verwaltungen
königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband. Einbeziehung der Station Paredl in den Tarif Theil VI vom 1. Januar 1892. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1897 wird die Station Paredl der k. k. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft in den Tarif Theil VI des österreichisch - ungarisch - schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1892 mit den für Brüx gültigen um 0,7 Cts. für 100 kg erhöhten Frachtsätzen einbezogen.

Wien, am 22. September 1897. (2182)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Anzeigen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Holz des Ausn.-Tarifes Nr. 5 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1898 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Breitenau	110 ₰
„ Erbersdorf	108 „
„ Karlsthal	110 „
„ Olbersdorf	98 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Breitenau	105 ₰
„ Erbersdorf	103 „
„ Karlsthal	105 „
„ Olbersdorf	93 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Breitenau	135 ₰
„ Erbersdorf	133 „
„ Karlsthal	135 „
„ Olbersdorf	123 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 6 ₰, im übrigen 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz ohne Ausnahme 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 25. September 1897. (2183)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Mit dem 1. Oktober d. J. wird folgende besondere Bestimmung in den Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt vom 1. Oktober 1895 aufgenommen.

Zu § 12. Inhalt der Fahrkarten. Zur Zusatzbestimmung 2.

Inwieweit auf Nebenbahnen von der Bezeichnung des ersten Geltungstages auf den Fahrtausweisen abgesehen werden kann, bleibt der Bestimmung der königlichen Eisenbahndirektion vorbehalten."

Die vorstehende besondere Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 25. September 1897. (2184)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird der Nachtrag IV zum Tarife Theil II, enthaltend: Besondere Bestimmungen, für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehre der königlich sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen eingeführt. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Zufolge der im Tarifnachtrag enthaltenen Aenderung der zusätzlichen Bestimmung zu § 11 werden die Sonntagsfahrkarten nach Hirschfelde, Ostritz, Rohnau und Rosenthal nicht mehr verabreicht: am Dienstage nach Ostern und Pfingsten, Fronleichnamstage, Peter-Paulstage sowie am Tage nach dem zweiten Weihnachtsfeiertage.

Der Nachtrag liegt auf allen Stationen zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkarten-Ausgabestellen zum Preise von 5 ₰ für das Stück bezogen werden.

Dresden, am 24. September 1897. (2185)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

6. Offene Stellen.

Für die 58 km lange Kleinbahn Perleberg-Kyritz wird möglichst zum 15. Oktober d. J ein **Bahnmeister** gesucht. Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an

die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft
in Perleberg. (2186)

Für die Kleinbahn Schlawe-Pollnow-Sydow werden gesucht:

1. **ein Büreaudiätar,** welcher im Tarifwesen erfahren und mit der Ausarbeitung von Fahrplänen vertraut ist;
2. 2 **Lokomotivführer** und
3. 2 **Zugführer.**

Gesuche nebst Lebenslauf, Zeugnissen und Gehaltsansprüchen sind dem Unterzeichneten einzureichen.

Schlawe, Pomm., den 21. Sept. 1897. (2187)
Langbein,
Regierungsbaumeister.

Anzeigen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 26.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 77. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. Oktober 1897.

Inhalt:

Die Sonderausstellung der sächsischen Staatseisenbahnen für Signal- und Elektrotechnik

in der sächsisch-thüringischen Industrie- und Gewerbeausstellung in Leipzig 1897.

Nachdem in der Nr. 68 vorliegender Zeitung kürzlich eine allgemeine Beschreibung über die Fachausstellung der sächsischen Staatseisenbahnen in der Leipziger Ausstellung gegeben wurde, dürfte es von Interesse sein, noch über einige besonders hervortretende Einzelheiten dieser Fachausstellung etwas näheres zu erfahren. Wenn wir zunächst hier die Sonderabtheilung für Signal- und Elektrotechnik herausgreifen, so hat das seinen Grund nicht allein darin, dass die diesem Gebiete angehörenden Einrichtungen neuerdings einen ganz hervorragenden Platz im Bereiche des Eisenbahnbetriebes einnehmen, sondern es geschieht zum grossen Theile auch deshalb, weil die ausgestellten Gegenstände sowohl hinsichtlich ihrer gediegenen Auswahl als ihrer geschickten Anordnung das Interesse jedes Eisenbahnfachmannes in besonderem Grade in Anspruch nehmen müssen.

Im allgemeinen kann behauptet werden, dass die Leipziger Ausstellung — speziell was Signal- und Elektrotechnik betrifft — jeder früheren Ausstellung und insbesondere auch der Nürnberger Ausstellung ebenbürtig an die Seite gestellt werden kann; in mancher Hinsicht treten dem Besucher der Leipziger Ausstellung Fortschritte in der Darstellung der einzelnen Objekte vor die Augen, welche die Anschaulichkeit des ganzen wesentlich erhöhen. Während beispielsweise die Nürnberger Ausstellung die allgemeine Gestaltung einer Signal- und Weichenstellerei in Modellen zur Anschauung brachte, weist die Leipziger Ausstellung eine vollständige, für den Grossbetrieb eingerichtete Stellereianlage mit allen ihren mechanischen und elektrischen Einzelheiten in betriebsfertigem Zustande und in natürlicher Grösse auf, so dass es dem Besucher möglich ist, den Bau und den inneren Zusammenhang eines derartigen interessanten und wichtigen Mechanismus bis ins Kleinste zu studiren. Das Verdienst, welches sich die sächsische Staatseisenbahnverwaltung gerade durch Vorführung einer solchen Anlage erworben hat, ist um so höher zu schätzen, als

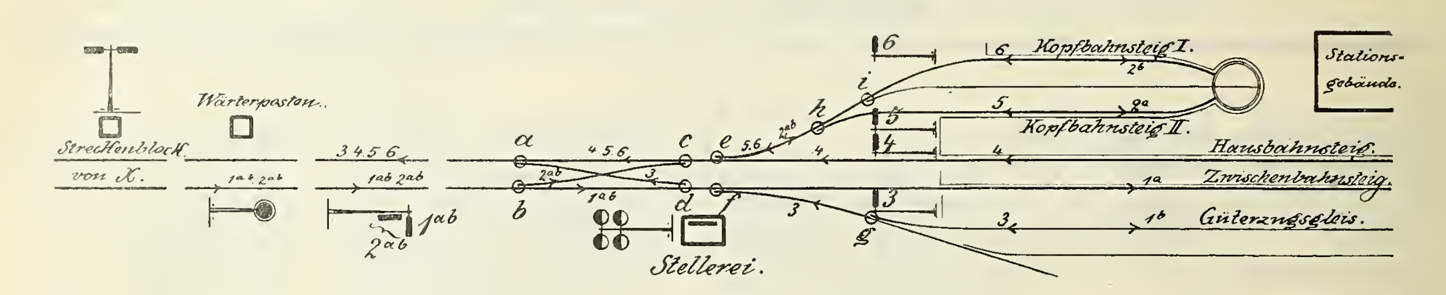
das genaue Studium einer derartigen, im wirklichen Betriebe befindlichen Einrichtung naturgemäss mit grossen Schwierigkeiten verknüpft ist. Aber auch alle übrigen in die Abtheilung gehörenden Gegenstände finden sich in so reicher Auswahl und in solcher Vollständigkeit vertreten, dass die sächsische Ausstellung auch in dieser Richtung keinen Vergleich mit den bisherigen Ausstellungen zu scheuen braucht.

Der Platz, der dieser Sonderausstellung zur Verfügung steht, die rechte Ecke vom hintersten Theile der Maschinenhalle, hätte allerdings etwas besser ausgesucht sein können, indessen sind die Raum- und Lichtverhältnisse im übrigen als gute zu bezeichnen. Von den die Ausstellung besuchenden Fachleuten werden ja wohl die meisten bis hierher gelangt sein und manche werden es vielleicht sogar nicht unliebsam empfunden haben, wenn sie sich bei verhältnissmässig geringerem Andrange des Publikums hier ihren Studien widmen konnten.

Die Ausstellung für Signal- und Elektrotechnik ist auf einem Flächenraum von etwa 150 qm untergebracht. Sie ist in drei, allerdings nicht scharf von einander getrennte Theile, nämlich den der Signal- und Weichensicherungseinrichtungen, der Schwachstrom- und der Starkstromanlagen geschieden. Den hervorragendsten Platz nehmen, was die Art der ausgestellten Gegenstände und die deren Anordnung anlangt, die Einrichtungen des erstgenannten Theiles ein.

Auf einer 25 qm grossen und etwa 1,6 m hohen zugänglichen Plattform von recht gefälliger Ausführung befinden sich im grösseren Mittelraume eine Stellwerkseinrichtung mit allen zugehörigen mechanischen und elektrischen Apparaten; auf der einen (rechten) Seite die dazu gehörende Stationsblock- usw. Einrichtung, und auf der anderen (linken) Seite die Block- und Signaleinrichtungen der an den Bahnhof sich anschliessenden freien Strecke. Der durch die getroffene Anordnung beabsichtigte Zweck ist der, dass für einen in den Bahnhof einfahrenden oder aus demselben ausfahrenden Zug sowohl am Stellwerk selbst als auch an allen übrigen Apparaten sämmtliche Thätigkeiten vorgeführt werden können, die zur Sicherung des Zugslaufes nothwendig sind. Da die Zugsläufe selbst nicht zur Vorführung gelangen können, so ist durch einen in grossem Maassstabe gehaltenen Lageplan, der dicht über dem Stellwerke hängt, dafür gesorgt, dass sich der Beschauer leicht eine klare Vorstellung über die einzelnen Zugsbewegungen während der an den Apparaten vorgenommenen Thätigkeiten machen kann.

Der gesammten Einrichtung ist eine Stationsanlage nach Maassgabe des nachfolgenden Planes zu Grunde gelegt worden.



Es handelt sich dabei, wie wir sehen, um eine Bahnhofseinfahrt an einer zweigeleisigen, mit Streckenblockeinrichtung versehenen Bahnlinie, und zwar kommen dabei vier Ein- und vier Ausfahrten in Betracht. Während für die Ausfahrten die Zugssignalisirung in üblicher Weise durch vier einflügelige Ausfahrtssignale erfolgt, ist für die Einfahrt eine besondere Anordnung getroffen. Eigentlich würde an der Einfahrt ein vierflügeliges Einfahrtssignal zur Aufstellung kommen müssen. Da dies aus konstruktiven Gründen nicht angängig ist, so hat man sich mit einem zweiflügeligen Signale begnügt und signalisirt dann mit dem oberen Flügel die beiden Einfahrten 1^a und 1^b auf der Hauptlinie, mit zwei Flügeln die beiden Einfahrten 2^a und 2^b nach den Nebenbahnsteigen. Damit dessenungeachtet der Stellwerkswärter nicht beliebig die eine oder die andere Fahrstrasse einstellen kann, wenn ihm das Signal 1^{ab} beziehentlich 2^{ab} frei gegeben ist, so tritt bei der Freigabe einer Einfahrt noch eine besondere Mitwirkung des dienstleitenden Beamten auf elektrischem Wege hinzu. An der Aussenseite des Stationsgebäudes oder an sonst passender Stelle im Freien sind zwei sogenannte Zustimmungskontakte I^a/I^b und II^a/II^b angebracht worden, welche vom dienstleitenden Beamten mittelst eines lediglich in seiner Verwahrung befindlichen Schlüssels bedient werden. Jeder der beiden Kontakte hat ein in der Mitte befindliches Ruhefeld und zu beiden Seiten je ein Kontaktfeld I^a und I^b beziehentlich II^a und II^b. Weiter sind die Fahrstrassenscheiben I^a, I^b, II^a und II^b im Stellwerke mit sogenannten Fahrstrassenkontakten ausgerüstet, durch welche der Stromweg bei der elektrischen Freigabe des betreffenden Einfahrtssignales führt. Die Einrichtung ist ausserdem so getroffen, dass der Fahrstrassenschieber der einzustellenden Einfahrt vor Freiwerden des Einfahrtssignales mittelst eines gewöhnlichen elektrischen Blockwerkes blockirt werden muss, um einer beliebigen Rückstellung dieses Schiebers vorzubeugen. Soll beispielsweise die Einfahrt I^b stattfinden, so hat, abgesehen von den voranzugehenden Verständigungen auf telegraphischem oder sonstigem Wege, der dienstleitende Beamte den Zustimmungskontakt auf das Feld I^b zu bringen, der Wärter hat die Fahrstrasse I^b einzustellen und zu blockiren, und nun erst kann mittelst eines in der Station befindlichen elektrischen Blockfeldes, welches allen vier Einfahrten gemeinschaftlich dient, das Einfahrtsblockfeld im Stellwerke für Einfahrt 1^b frei gemacht werden. Hieraus geht deutlich hervor, dass es nicht in das Belieben des Wärters gestellt ist, bei gezogenem einen Einfahrtsflügel die Fahrstrasse I^a oder I^b einzustellen. Es kommt dabei in erster Linie auf die Mitwirkung des dienstleitenden Beamten an, was besonders wichtig ist. Auch dass die Zustimmungskontakte im Freien angeordnet sind, erscheint höchst zweckmässig, weil der dienstleitende Beamte dadurch gezwungen ist, vor Gestattung einer Zugseinfahrt sich wirklich nach aussen zu begeben. Nach den bestehenden Dienstvorschriften soll er dies zwar schon an sich thun, um sich die Ueberzeugung von der Freiheit der Geleise usw. zu verschaffen, ein mechanischer Zwang hierzu besteht aber in der Regel nicht, wie es auch an einer geeigneten Kontrole darüber fehlt.

Es ist ohne weiteres einzusehen, dass bei der hier beschriebenen Anordnung auf ein Signalbild auch mehr als zwei Einfahrten stattfinden können, wenn nur die Fahrstrassen- und die Zustimmungskontakteinrichtung dementsprechend erweitert wird.

Die Einrichtung ist, wie der Spezialkatalog der Ausstellung angibt, seit dem Jahre 1887 bei den sächsischen Staatseisenbahnen eingeführt und wird seitdem bei allen Neuanlagen von Signal- und Weichenstellereien in Anwendung gebracht.

Der Führer des einfahrenden Zuges bleibt allerdings im Unklaren, ob er z. B. bei gestelltem einen Signalflügel an den Zwischenbahnsteig (Fahrstrasse 1^a) oder auf das Gütergeleis (Fahrstrasse 1^b) einfährt. Bei anderen Bahnverwaltungen treten aus diesem Grunde zu den eigentlichen Einfahrtssignalen die sogen. Wegesignale. Indess scheint sich bei den sächsischen Staatseisenbahnen das Bedürfniss nach einer der-

artigen Einrichtung noch nicht geltend gemacht zu haben. In der That ist zuzugeben, dass der allgemeine Betrieb schon eine gewisse Ordnung in der Benutzung der Einfahrtsfahrstrassen vorschreibt, ausserdem kommt es in der Hauptsache ja doch darauf an, dass der dienstleitende Stationsbeamte pflichtgemäss für die Freiheit der jeweiligen Fahrstrasse Sorge trägt, bevor er einen Zug zur Einfahrt zulässt.

Als eine besondere Eigenart der sächsischen Staatseisenbahnen tritt uns an der ausgestellten Stellwerksanlage ferner das dicht neben der Stellerei angeordnete Mastscheibensignal entgegen. Diese Art Signale kommen innerhalb der Stationen in der Bedeutung zur Anwendung, dass gewisse Geleisbereiche wegen bevorstehender Zugeinfahrten zu räumen sind, dass also auch das Rangiren innerhalb dieser Geleise einzustellen ist. Es werden je nach der Zahl der vorkommenden Einfahrten eine oder mehrere Scheiben an ein und demselben Maste angebracht. In dem hier vorliegenden Falle hat dieses Signal 4 Scheiben A, B, C und D erhalten, sodass jede Einfahrt durch eine bestimmte Räumungsscheibe angekündigt wird. Während die Stellung dieser Scheiben sonst in der Regel unabhängig vom Stellwerke erfolgt, ist sie hier, wie in besonders gefährlichen Stellen überhaupt, mit dem Stellwerke verbunden und durch den Verschluss desselben derart vom Einfahrtssignal abhängig gemacht, dass das letztere nicht gezogen werden kann, wenn nicht das Räumungssignal auf Räumung gestanden hat. Diese Anordnung erscheint höchst zweckmässig, weil es dann ausgeschlossen ist, dass der Wärter das Stellen des Räumungssignales aus Fahrlässigkeit oder aus einem sonstigen Grunde unterlassen kann. Dass das Stellwerk infolge Einbeziehung der Räumungssignalhebel an Länge etwas zunimmt, kann hierbei nicht wesentlich in Betracht kommen.

Eine weitere Abweichung von der üblichen Art der Ausführung zeigt noch das in die ausgestellte Stellerei einbezogene Vorsignal. Dasselbe wird nicht, wie gewöhnlich, durch einen Hebel mit Doppeldrahtzugübertragung gestellt, sondern es wird durch einen elektrischen Schwachstrom ausgelöst. Hierzu bedient man sich gewöhnlicher elektromagnetischer Blockwerke, und zwar befindet sich ein Blockfeld in der Stellerei, ein zweites an demjenigen Wärterposten, wo das Vorsignal aufgestellt wird. Durch Anbringung eines elektrischen Kontaktes am Hebel des Einfahrtssignales wird es ermöglicht, dass das letztere, wie es die Vorschrift erfordert, zuerst in die Freistellung gebracht werden muss, bevor das Vorsignal freigegeben werden kann. Diese Freigabe wird durch Blocken des in der Stellerei befindlichen Vorsignalblockfeldes bewirkt, indem dabei das am Vorsignalwärterposten befindliche Blockfeld frei und die Arretirung des Vorsignales dadurch ausgelöst wird. Das letztere fällt dann unter der Wirkung eines entsprechenden Gegengewichtes selbstthätig in die Freistellung. Zur Vermeidung von Stosswirkungen findet sich eine Hemmung nach Art der Windfänge bei den elektromagnetischen Streckenläutewerken angeordnet. Nach Vorbeifahrt des Zuges wird die Vorsignalscheibe vom Wärter wieder in die Haltstellung gebracht und in dieser Stellung geblockt. Die Einrichtung ist, wie wir hören, in der Hauptsache auf solche Fälle beschränkt, wo mechanische Vorsignale mit Rücksicht auf die Oertlichkeit zu lange Leitungen erhalten mussten und daher ein dauernd gutes Funktioniren nicht gewährleistet erschiene. Das elektrooptische Vorsignal, als welches es richtiger Weise zu bezeichnen ist, findet natürlich an einem bereits bestehenden und besetzten Wärterposten seine Aufstellung, damit keine besonderen Kosten für seine Bedienung erwachsen. Die Entfernung vom Hauptsignal spielt, was das sichere Funktioniren der Einrichtung anlangt, dabei natürlich keine Rolle.

Eine fernere Eigenthümlichkeit des ausgestellten Stellwerkes ist die der elektrischen Fahrstrassenfesthaltung bis nach vollendetem Zugslaufe. Die Einrichtung ist so getroffen, dass das Fahrsignal für einen ein- oder ausfahrenden Zug nicht früher gezogen werden kann, als bis die Weichen der betreffenden Fahrstrasse in ihrer richtigen Lage festgelegt sind Es geschieht dies durch Blockung des Fahrstrassenriegels, der seinerseits bekanntlich die Weichen in der der Fahrstrasse entsprechenden Stellung verschlossen hält. Dieser elektrisch bewirkte Weichenverschluss besteht so lange, bis der Zug die Fahrstrasse vollständig durchfahren hat. Er wird dann durch Blocken eines am Ende dieser Fahrstrasse angeordneten Entriegelungsblockfeldes wieder aufgehoben. Die Bedienung des Entriegelungsblockes fällt für die einfahrenden Züge in der Regel der Station, unter Mitwirkung des dienstleitenden Beamten, zu, während sie für die ausfahrenden Züge von günstig gelegenen Wärterposten ausgeübt wird. Sind derartige Posten nicht vorhanden, so treten an deren Stelle vorgeschobene Schienenkontakte, mittelst welcher der ausfahrende Zug selbst auf das in der Stellerei befindliche Entriegelungsblockfeld wirkt. Durch den bei Bethätigung des Schienenkontaktes bewirkten Stromschluss wird ein die Arretirungsstange des Entriegelungsblockfeldes festhaltender Anker ausgelöst, sodass nun erst der Wärter in der Lage ist, dieses Blockfeld zur Entriegelung der Fahrstrasse zu benutzen. Als Mittel dafür, dass die Blockirung, also die Festlegung der Fahrstrasse seitens des Stellwerkswärters, auch wirklich erfolgt, dienen die bereits oben genannten Fahrstrassenkontakte. Es sind dies Berührungskontakte, welche in kleinen Holzkästchen montirt und derart am Stellwerke angebracht sind, dass die hin- und hergehende Bewegung der Fahrstrassenriegelstange entweder direkt oder durch Winkelhebelübersetzung die Einstellung der jeweiligen Kontakte bewirkt. Die Zahl der für die Fahrstrassenfesthaltung erforderlichen Blockfelder richtet sich zwar im allgemeinen nach der Zahl der Fahrstrassen, indess können die nicht gleichzeitig zulässigen Fahrstrassen unter einen Blockverschluss genommen werden, wodurch die Anordnung sich wesentlich vereinfacht. So sind an dem ausgestellten Stellwerke die sämmtlichen vier Einfahrten I^a, I^b, II^a und II^b und die sämmtlichen vier Ausfahrten III, IV, V und VI unter je ein Blockfeld genommen. Wie wir erfahren, waren im Bereiche der sächsischen Staatseisenbahnen bis Ende 1896 auf 48 Stationen 95 Stellereien mit 667 Weichen für Einfahrten und 430 Weichen für Ausfahrten mit der beschriebenen Einrichtung für die Fahrstrassenfesthaltung versehen.

Da es bei der elektrischen Fahrstrassenfesthaltung erforderlich ist, den Fahrstrassenschieber in den umgelegten Lagen zu blockiren, so kann natürlich nicht gleichzeitig eine elektrische Festhaltung dieser Schieber in der Mittellage zum Zwecke der Festlegung der Signale in ihrer Haltstellung stattfinden. Wir finden deshalb auch an dem ausgestellten Stellwerke noch besondere, den ersteren genau nachgebildete Schieber, die Signalverschlussschieber, angeordnet, welche ihrerseits durch eigene Blockfelder in der Ruhestellung, das ist also bei der Haltlage der Signale, festgehalten werden. Auch hier ist je ein Blockfeld für die sich ausschliessenden Ein- oder Ausfahrten genügend, da die Richtigkeit der jeweils gewünschten Fahrstrasse sich durch die Zustimmungs- und Fahrstrassenkontakte kontrolirt. Die Station hat zur Freigabe gleichzeitiger Ein- beziehentlich Ausfahrten ebenfalls nur je ein Blockfeld, im vorliegenden Falle das Feld I^{ab}, II^{ab} beziehentlich III, IV, V, VI, erforderlich.

Nach diesen etwas ausführlichen Darstellungen, die aber für das allgemeine Verständniss von Werth sein dürften, können wir auf das ausgestellte Stellwerk selbst näher eingehen.

Dasselbe enthält, wie sich das auch aus dem Lageplane ergibt, folgende Hebel:

2 Einfahrtssignalhebel I^{ab} und II^{ab},
4 Ausfahrtssignalhebel III, IV, V und VI,
4 Räumungssignalhebel A, B, C und D,
9 Weichenstellhebel a, b, c, d, e, f, g, h und i,
4 Fahrstrassenhebel $\frac{I^a}{I^b}$, $\frac{II^a}{II^b}$, $\frac{III}{IV}$ und $\frac{V}{VI}$,
2 Signalverschlusshebel I^a, I^b, II^a, II^b und III, IV, V, VI sowie sechs mechanische Eingriffe für 4 Blockfelder.

Die über dem Stellwerke auf besonderer Tafel angebrachte V e r s c h l u s s t a b e l l e hat folgende Form:

Nr. des Zugslaufes.	Zugsrichtung.	Räumungssignale vom Bahnsteig ausgesehen.	Räumungssignalhebel.				Weichenverschluß durch Weichenstellhebel.									Fahrstraßenfestlegung durch Fahrstraßenhebel.								Armsignale.					Gleichzeitig zulässige Zugsläufe Nr.			
			A	B	C	D	a	b	c	d	e	f	g	h	i	Ia	Ib	IIa	IIb	III	IV	V	VI	1ab/2ab	3	4	5	6				
1a.	Von X an den Zwischenbahnst.	(Signal)	—	·	·	·	+a	+	+a	+	·	+	·	·	·	\	|	|	|	|	·	·	·	(Signal)					1a 4.	1a 5.	1a 6.	··
1b.	Von X in das Gütergleis.	(Signal)	·	—	·	·	+a	+	+a	+	·	—	—	·	·	|	/	|	|	|	·	·	·						1b 4.	1b 5.	1b 6.	·
2a.	Von X an den Kopfbahnst. II.	(Signal)	·	·	—	·	·	—	—	·	—	·	·	—	·	|	|	\	|	▨	|	|	|	(Signal)					·	·	·	·
2b.	Von X an den Kopfbahnst. I.	(Signal)	·	·	·	—	·	—	—	·	—	·	·	+	+	|	|	|	/	▨	|	|	|						·	·	·	·
3.	Aus dem Gütergleise nach X.	·	·	·	·	·	—	·	·	—	·	—	—	·	·	|	|	▨	▨	\	|	|	|		(Signal)				·	·	·	·
4.	Vom Hausbahnsteig nach X.	·	·	·	·	·	+	+a	+	+a	+	·	·	·	·	·	·	|	|	|	/	|	|			(Signal)			4 1a.	4 1b.	·	·
5.	Vom Kopfbahnsteig II nach X.	·	·	·	·	·	+	+a	+	+a	—	·	·	—	·	·	·	|	|	|	|	\	|				(Signal)		5 1a.	5 1b.	·	·
6.	Vom Kopfbahnsteig I nach X.	·	·	·	·	·	+	+a	+	+a	—	·	·	+	+	·	·	|	|	|	|	|	/					(Signal)	6 1a.	6 1b.	·	

Darin bedeutet:

- ┼ Verschluss des Weichenhebels in der Ruhestellung (Weiche auf gerades Geleis).
- ┼a Verschluss des Weichenhebels in der Ruhestellung (z. B. Schutzweiche in abweisender Lage).
- — Verschluss des Weichenhebels in gezogener Stellung (Weiche auf krummes Geleis), bez. Verschluss des Räumungssignalhebels in gezogener Stellung.
- /\ Fahrstrassenhebel umgelegt.
- | Fahrstrasse nicht einstellbar (ausgeschlossen durch Weichenhebel).
- ▨ Fahrstrasse nicht einstellbar (ausgeschlossen durch die Umlegung eines anderen Fahrstrassenhebels).
- • Weichen- bez. Räumungssignalhebel nicht verschlossen. Fahrstrassenhebel nicht ausgeschlossen.

Die Anordnung der Hebel ist so getroffen, dass die Weichenhebel in der Mitte, die Signalhebel auf der einen, die Fahrstrassen- und Signalverschlusshebel auf der anderen Seite sich befinden.

Das in allen seinen Theilen sehr exakt ausgeführte Stellwerk rührt aus der Fabrik von Jüdel & Co. in Braunschweig her. Die Stellung der Signale sowohl als der Weichen erfolgt mittelst Doppeldrahtzuges. Diese Hebel sind als Umleghebel mit einem Drehungswinkel von ungefähr 180° ausgeführt und liegen in der Ruhelage nach u n t e n. Die Weichenhebel sind, wie neuerdings allgemein üblich, aufschneidbar in der Weise eingerichtet, dass die beim Aufschneiden der Weiche eintretende Rückbewegung der Weichenleitung eine Auslösung im Stellwerke bewirkt, durch welche alle diejenigen Signal- beziehentlich Fahrstrassenhebel gesperrt werden, für welche die aufgeschnittene Weiche gefahrbringend ist. Das Aufschneiden macht sich durch eine mechanische Klingelvorrichtung am Stellwerke bemerkbar, auch ist eine Vorkehrung zur Plombirung getroffen, damit das Aufschneiden der Weiche kontrolirt werden kann. Ausserdem sind die Weichenstellhebel noch in üblicher Weise mit einer Kontrolvorrichtung versehen, welche ein Nichtschliessen der Weichenzunge dem Wärter anzeigt und die bei gerissenem Drahtzuge die Fahrstrasse sperrt.

Der Verschlusskasten, welcher hinter dem Stellwerke angeordnet ist, ist mit einer Abdeckung von H a r t g l a s versehen. Diese Einrichtung gestattet nicht nur einen bequemen Ueberblick über das Verschlussregister, sondern zugleich eine einfache Plombirung des letzteren.

Unterhalb der Plattform, auf der das Stellwerk sich befindet, sind in zugänglicher Weise die Umlenkrollen und die selbstthätig wirkenden Spannwerke für die Doppeldrahtzüge angebracht. Vom Einfahrtssignale $\frac{1^{ab}}{2^{ab}}$ ist ein Modell etwa im Maassstabe 1 : 10 vorhanden. Dasselbe ist an der Wand gegenüber dem Stellwerke angebracht und wird von den Signalstellhebeln 1^{ab} beziehentlich 2^{ab} in ganz exakter Weise gestellt.

(Schluss folgt.)

N o c h e i n m a l d a s B e s c h w e r d e b u c h.

Die Ausführungen in Nr. 75 d. Ztg. über die Unzweckmässigkeit der Beschwerdebücher sind zweifellos der Mehrzahl der Eisenbahnfachmänner „aus der Seele geschrieben“, weil es sich hier thatsächlich um eine Einrichtung handelt, die den primitiven — wir möchten sagen pratriarchalischen — Verhältnissen der ersten Eisenbahnzeit vielleicht entsprochen haben mag, die aber sicherlich mit den grossen Gesichtspunkten, von denen jetzt unser Verkehrsleben beherrscht wird, nicht mehr im Einklang steht.

Wenn die Beschwerdebücher nicht von Alters her bestünden, und man heute zu entscheiden hätte, ob diese Einrichtung zu adoptiren sei, so würde sich vermuthlich nicht e i n e Stimme zu ihren Gunsten erheben. Man würde sich ohne weiteres sagen, dass die Einrichtung — abgesehen von den sachlichen Bedenken, die dagegen geltend zu machen und die in dem eingangs erwähnten Aufsatze trefflich beleuchtet sind — schon ihrer Form nach nicht mehr in den Rahmen der jetzigen Eisenbahnorganisation passt. Soll man aber eine Institution, die in vieler Hinsicht lästig wirkt, nur deshalb beibehalten, weil sie bisher bestand? Wir möchten glauben, dass ein derartig ultrakonservativer Standpunkt bei der Eisenbahnverwaltung, die naturgemäss auf eine fortgesetzte Erneuerung ihrer organisatorischen Einrichtungen angewiesen ist, am allerwenigsten angebracht sei, und dass es sich nicht nur im Interesse der Verwaltungen selbst empfehle, die endliche Beseitigung einer durchaus veralteten Einrichtung — die eben n u r ihr Alter für sich

hat — in's Auge zu fassen. Neben den Gründen, die hierfür in dem Klötzer'schen Aufsatze geltend gemacht werden, kommt unseres Erachtens noch folgendes in Betracht:

Das Bewusstsein, jeden Augenblick das Beschwerdebuch verlangen und damit dem Beamten gewissermaassen „eins auswischen zu können", gibt einer gewissen Kategorie von Reisenden ein Gefühl der moralischen oder richtiger unmoralischen Ueberlegenheit gegenüber den Eisenbahnbediensteten. Viele Stationsbeamte legen grosses Gewicht darauf, dass ihre Stationen von Beschwerden verschont bleiben — sei es weil sie aus Bequemlichkeitsrücksichten die mit jeder Beschwerdeführung verbundenen dienstlichen Weiterungen scheuen oder weil sie einen gewissen Ehrgeiz darin suchen, ihr Beschwerdebuch „rein" zu halten. Folge hiervon ist aber, dass sie im gegebenen Falle den mit Beschwerdeführung drohenden Passagieren nicht so entgegentreten, wie dies das dienstliche Interesse und vielleicht auch die Rücksicht auf andere Passagiere verlangt, und lieber einmal „fünf gerade sein lassen" als eine Beschwerde in den Kauf zu nehmen. Das ist aber zweifellos kein Vortheil für die Verwaltung und das Publikum und noch weniger für die Beamten, die hiermit auf die ihnen zustehende dienstliche Autorität verzichten und sich in ein gewisses Abhängigkeitsverhältniss gegenüber den streitsüchtigen Elementen des Publikums begeben.

In dem angezogenen Aufsatze ist sehr mit Recht gesagt worden, dass ein grosser Theil der Beschwerdeführer, nämlich der Buch-Beschwerdeführer, nicht ernst zu nehmen sei, und dass es vorwiegend die weniger guten Elemente des Publikums seien, welche sich dieser Einrichtung bedienen. Wie richtig das ist, vermag jeder zu beurtheilen, der sich einmal die Mühe nimmt, ein länger im Gebrauch befindliches Beschwerdebuch auf seinen Inhalt zu prüfen. Viel unmotivirte Erregung, viel Unverstand und — viel Betrunkenheit: das sind ungefähr die Eindrücke, die man alsdann empfängt. Das Publikum spielt — von Ausnahmen natürlich abgesehen — im grossen und ganzen in den Beschwerdebüchern zweifellos eine schlechtere Rolle als die Beamten gegen welche die Beschwerden gerichtet sind.

Von jedem Beschwerdeführer, der beispielsweise mündlich eine Beschwerde anbringt, wird man mit Recht verlangen, dass er sich seine Sache wenigstens einigermaassen überlegt habe, dass er nicht in ungebührlicher Erregung sich befinde und insbesondere nüchtern sei; — der „Buch-Beschwerdeführer" hat das alles nicht nöthig; mag seine Erregung noch so unmotivirt, seine Beschwerde noch so haltlos und er selbst noch so betrunken sein — sobald er das ominöse Buch verlangt und sich dort mit mehr oder weniger Glück verewigt hat, wird die Sache — selbst wenn sie noch so widersinnig ist — gewissermaassen sakrosankt. Erörterungen, Vernehmungen, Berichterstattungen, Hin- und Herschickereien des Beschwerdebuches und schliesslich eine erschöpfende, sehr artig gehaltene Bescheidung — manchmal vielleicht zum gelinden Schrecken des Beschwerdeführers selbst, der sich inzwischen vollständig über die Grundlosigkeit seiner Beschwerde klar geworden ist oder aus sehr zutreffenden Gründen von der ganzen Sache schlechterdings nichts mehr weiss. Dabei hat die Eisenbahnverwaltung noch dazu nicht selten Noth, für „den Eintrag in das Beschwerdebuch" eine möglichst versöhnliche Wendung zu finden, um den Beschwerdeführer nicht allzu sehr bloszustellen. Vermerke wie „der Herr Beschwerdeführer war betrunken" u. dgl. machen sich doch nun einmal nicht gut und sind jedenfalls für besonders drastische Fälle aufzusparen.

Der Frieden zwischen Eisenbahn und Publikum würde viel mehr unseres Erachtens gefördert werden, wenn jeder Passagier, der eine Beschwerde bei der Verwaltung anbringen will, sich dies erst ordentlich überlegen müsste. Unter den jetzigen Umständen, wo das Beschwerdeführen so bequem gemacht wird, ist es selbstverständlich, dass ein grosser Theil der „Buch-Beschwerdeführer" abfällig beschieden werden muss, und eine abfällige Bescheidung berührt niemanden angenehm, selbst denjenigen nicht, der gewiss weiss, dass er im Unrecht war.

Die bereits im Klötzer'schen Aufsatze hervorgehobene Thatsache, dass viele Reisende sich während der Reise in einem Zustande besonderer Erregung befinden und dass man ihnen schon aus diesem Grunde das Beschwerdeführen nicht allzu leicht machen solle, trifft ohne Zweifel zu. Es gibt Leute, die keine Droschke benutzen können, ohne sich mit dem Kutscher zu zanken — auf der Eisenbahn sind solche kritisch veranlagte Naturen selbstverständlich noch viel schwerer zu befriedigen, weil hier durch die Verhältnisse selbst eine gewisse Nervosität erzeugt wird.

Auch kommen Spezialisten im Beschwerdeführen vor, die es als besonderen Sport betrachten, möglichst oft in den Beschwerdebüchern zu figuriren — auch wenn es sich um Angelegenheiten handelt, von denen sie selbst überzeugt sein müssen, dass sie für eine Beschwerdeführung schlechterdings ungeeignet sind. Anstatt sich nun gegen einen derartigen Unfug zu schützen, erleichtert die Eisenbahnverwaltung denselben durch ihre Einrichtungen. Das öffentliche, wenn auch indirekte Anbieten der Beschwerdebuch-Benutzung wird von vielen Reisenden so aufgefasst, als ob die Verwaltung selbst nicht recht traue, dass die Beamten ihre Schuldigkeit thun. Was liegt denn für solche Passagiere näher, als bei jeder möglichen und unmöglichen Gelegenheit das Beschwerdebuch zu verlangen — namentlich dann, wenn vielleicht noch das Bestreben besteht, sich vor den Mitreisenden das Ansehen eines schneidigen und routinirten Reisenden zu geben „der den Beamten höllisch auf die Finger sieht."

Also — alles in allem — man kann den Klötzer-schen Ausführungen nur in jeder Hinsicht beipflichten. Eine begründete und wohlüberlegte Beschwerde wird ihren Weg zur Verwaltung finden, auch wenn das Beschwerdebuch nicht mehr besteht. Andererseits werden die Eisenbahnverwaltungen — wenn das Beschwerdebuch endlich beseitigt wird — sich selbst viele unnütze Arbeit, den Beamten Verdruss und manchem gerechtdenkenden Reisenden die nachträgliche Erkenntniss ersparen, dass er mit einer übereilten Beschwerde den Beamten Unrecht gethan und sich selbst blosgestellt hat.

Zu den Eisenbahnunfällen.

Die „Grenzboten" vom 23. September 1897 beschäftigten sich in zwei Aufsätzen mit der Eisenbahnverwaltung. In dem ersten „Zu dem Streit über die preussische Staatseisenbahnverwaltung" wird u. a. davor gewarnt, die wiederholten Eisenbahnunfälle, von denen der Betrieb der preussischen Staatseisenbahnverwaltung in jüngster Zeit betroffen worden, als Anlass zu einem übereilten Tadel gegen die Verwaltung zu benutzen, der vielfach weit über das Ziel hinaus schiesse oder doch an falscher Stelle einsetze. Alsdann fährt der Artikel fort: Man sollte zunächst immer bedenken, dass sich ein ursächlicher Zusammenhang der einzelnen Unfälle und vollends der ihrer besonderen Häufigkeit in einem bestimmten kurzen Zeitraum mit Fehlern der Verwaltung und ihrer Organisation im allgemeinen sehr schwer nachweisen lässt. Man wird mit Vorwürfen sehr zurückhaltend sein müssen, um nicht ungerecht zu verurtheilen, so lange nicht nachgewiesen ist, dass die Zahl der Unfälle gegen früher und im Vergleich zu anderen Verwaltungen auffallend und dauernd zunimmt, und das ist

bisher nicht der Fall. Jedenfalls hat man kein Recht, gegen die jüngsten Unfälle, wie in der Presse geschehen ist, den sogenannten Assessorismus und das Unteroffizierthum bei den preussischen Staatsbahnen auszuspielen. Solch unberechtigter Tadel hemmt eher die nöthigen Reformen, als dass er sie förderte. Die Uebertreibungen und Einseitigkeiten der Angriffe gegen die bestehende Organisation haben leider schon seit Jahren viel dazu beigetragen, auch die berechtigte Kritik des wünschenswerthen Erfolges zu berauben.“ Im zweiten Aufsatze „Die Eisenbahnunfälle“ wird für deren Häufigkeit folgende allgemeine Erklärung versucht: „In den letzten Jahrzehnten sind, um den gewaltig entwickelten Eisenbahnbetrieb durchzuführen und um den fortwährend steigenden Forderungen grösserer Schnelligkeit gerecht zu werden, zahlreiche mechanische Einrichtungen geschaffen worden. Es sei nur an die Blockstationen, die centralen, gegenseitig von einander abhängigen Weichen- und Signalstellwerke mit meist sehr verwickeltem Mechanismus erinnert. Diesen Einrichtungen liegt vor allem die Absicht zu Grunde, den Eisenbahnbetrieb von den möglichen Schwächen der Arbeiter und Beamten soviel als nur irgend möglich unabhängig zu machen. Sie setzen aber auch voraus, dass sie den Vorschriften entsprechend rein mechanisch bedient werden. Das lässt sich in der Regel bald lernen. Sobald nun die Beamten und Arbeiter ihren Dienst in Ruhe und nach ihrer Gewohnheit verrichten können, wird alles gut gehen. Da kommt plötzlich an irgend einer Stelle ein Unfall vor. Die Zeitungen bringen ergreifende Schilderungen. Bald trifft auch eine Verfügung oder Verordnung der vorgesetzten Stelle ein, die aus Anlass dieses Falles wiederholt die grösste Aufmerksamkeit und strenge Pflichterfüllung „einschärft“. Die Leute werden unruhig oder gar ängstlich; wo sie jahrzehntelang einen Hebel des von ihnen zu bedienenden Mechanismus richtig gestellt haben, ohne nur daran zu denken, dass sie etwas anders machen könnten, befällt sie jetzt im kritischen Augenblicke der Zweifel: Hast du den Hebel auch richtig umgelegt? und die Angst hat zur Folge, dass sie den Hebel auf die verkehrte Seite werfen — das Unglück ist fertig, die Zeitungen und die offiziellen Mittheilungen berichten wieder von falscher Weichen- oder Signalstellung, von Pflichtvergessenheit usw.“ Im übrigen wird die Nothwendigkeit mündlichen Verkehrs zwischen den oberen und unteren Organen und der Pflege des rechten Geistes unter dem Personal dargelegt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die der königlichen Eisenbahndirektion Halle a/S. unterstellte 20,48 km lange vollspurige Strecke Bitterfeld-Stumsdorf und die 33,2 km lange vollspurige Strecke Policka-Skutsch der k. k. österreichischen Staatsbahnen, welche am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden sind, ferner die im Betriebe der königlich ungarischen Staatsbahnen stehende, am 3. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 82,169 km lange Strecke Alvincz-Nagy-Szeben sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Erfurt-Nordhausen zwischen den Stationen Hohenebra und Wasserthaleben neu errichtete Haltepunkt Niederspier ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Entfernung beträgt von Hohenebra bis Niederspier 5,80 km und von Wasserthaleben bis Niederspier 5,68 km.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Halle a/S. Am 1. d. Mts. ist der an der Strecke Sangerhausen-Berlin zwischen den Stationen Drewitz und Michendorf in Kilometerstation 21,7 + 30 errichtete Haltepunkt Rehbrücke für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgut-Verkehr sowie für Abfertigung von Kleinvieh als Stückgut in Käfigen bezw. Säcken eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung der in der Anlage B zu § 50 der Verkehrsordnung bezeichneten Gegenstände bleibt ausgeschlossen, ebenso die Annahme von Privatdepeschen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 9. d. Mts. wird die an der Bahnlinie Kempten-Ulm zwischen den Stationen Senden-Neu-Ulm neu errichtete Station V. Klasse Gerlenhofen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Kleinvieh und Hunden eröffnet werden. Die Entfernung derselben von Senden beträgt 3,232 km und von Neu-Ulm 6,811 km.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist die an der Linie Borsdorf-Coswig zwischen den Verkehrsstellen Klosterbuch und Döbeln (Bahnhof) neu errichtete Haltestelle Westewitz-Hochweitzschen für den öffentlichen Personen-, Gepäck- und beschränkten Güterverkehr — letzterer ausschliessend Sprengstoffe, Fahrzeuge, Vieh und Leichen — eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. An der Strecke Krakau-Lemberg im Kilometer 105,3 (zwischen den Stationen Czarna und Dembica) ist die Haltestelle Grabiny am 1. d. Mts. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die bisher nur dem Personenverkehre dienende Haltestelle Zwötzen pr. St. B. an der Bahnstrecke Gera-Probstzella ist am 1. d. Mts. auch für den Gepäck- und Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge, letztere soweit sie durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können) eröffnet worden. Die Abfertigung von Privatdepeschen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Am 1. November d. J. wird der an der Strecke Andernach-Gerolstein zwischen den Haltestellen Daun (2,8 km) und Dockweiler-Dreis (6,7 km) belegene Haltepunkt Rengen, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Güter- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. priv. böhmische Kommerzialbahnen. Die an der Linie Rokycan-Nezvestic zwischen den Stationen Prikosie und Nezvestic im Kilometer 17,4 gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Mesno-Lipnic ist am 1. d. Mts. auch für den Güterverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet worden.

Zu dem **Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die Preise der Vereins-Fahrscheine** ist der Nachtrag II (gültig vom 15. d. Mts. ab) herausgegeben und an die am Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen betheiligten Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3705 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend den II. Nachtrag zu dem arithmetischen Fahrschein-Verzeichniss (abgesandt am 28. und 29. v. Mts.).

Nr. 3706 vom 25. v. Mts. an die am Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen betheiligten Verwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise usw. (abgesandt am 28. und 29. v. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— In einem Erlass des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 26. September d. J. wird den königlichen Eisenbahndirektionen und den Vorständen der Eisenbahn-Betriebs- und Maschineninspektionen die strengste Beachtung der Vorschriften über die **tägliche Dienstdauer des Betriebspersonals** wiederholt eingeschärft und gleichzeitig auf folgendes noch besonders aufmerksam gemacht:

1. Durch den Erlass vom 31. Januar 1896 ist den königlichen Eisenbahndirektionen aufgegeben worden, festzustellen und zu berichten, ob die erwähnten Vorschriften überall durchgeführt, oder ob noch Abweichungen zugelassen waren. Die Berichte ergaben, dass die Vorschriften im ganzen Staatsbahnbereiche im wesentlichen durchgeführt waren, und nur in Einzelfällen noch Abweichungen bestanden. Durch Erlass vom 15. Mai 1896 ist den Anträgen der Eisenbahndirektionen, soweit

sie auf Aufhebung der Abweichungen gerichtet waren, überall zugestimmt, zugleich aber auch bestimmt worden, dass die weiteren Abweichungen, obwohl ihre Beibehaltung für unbedenklich bezeichnet war, spätestens mit dem Beginne des Winterfahrplanes 1896/97 beseitigt werden sollten. Der Minister vertraut, dass diese Weisung überall genau befolgt worden ist, und dass in der Zwischenzeit keinerlei Abweichungen zugelassen sind. Sollte es dennoch geschehen sein, so wird die unverzügliche Abstellung erwartet. Nur für den Bereich der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn ist eine allmähliche Durchführung der Vorschriften mit Rücksicht darauf zugelassen, dass, wie festgestellt ist, vorschriftsmässig ausgebildete Kräfte in der erforderlichen Anzahl weder bei der Uebernahme des Unternehmens vorhanden waren, noch in der Zwischenzeit herangezogen werden konnten. Die königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion in Mainz wolle indessen auf die baldige Ausbildung der zur Durchführung der Vorschriften benöthigten Kräfte mit allem Nachdruck hinwirken.

2. Durch den Erlass vom 4. März 1896 sind die Dienstvorsteher, Inspektionsvorstände und Direktionsmitglieder angewiesen worden, dafür zu sorgen, dass zur Befriedigung des den regelmässigen Bedarf übersteigenden Bedürfnisses stets eine ausreichende Anzahl von solchen Aushilfskräften bereit gehalten wird, welche in Bezug auf die Ausbildung den Befähigungsvorschriften des Bundesraths voll entsprechen. Es ist darin ferner darauf aufmerksam gemacht, dass auch in diesen Fällen die vom Bundesrathe vorgeschriebene Probezeit vollständig zurückgelegt und ausserdem vom Inspektionsvorstande persönlich festgestellt sein muss, dass die Aushilfskräfte für diejenigen Dienstleistungen, welche ihnen aufgetragen werden sollen, die vorgeschriebene Befähigung besitzen. Zeugnisse der Dienstvorsteher sind für diesen Zweck nicht ausreichend. Welche Feststellung für die aushilfsweise Zulassung zum Hilfsheizerdienste erforderlich ist, bestimmt der Erlass vom 2. Dezember 1896. Auch diese Feststellung obliegt dem Inspektionsvorstande persönlich.

3. Wie durch den Erlass vom 24. August 1891 bekannt gegeben ist, war in einem Einzelfalle die Ueberbürdung eines Hilfsbediensteten darauf zurückzuführen, dass er während der ihm gewährten Ruhezeit eine Beschäftigung bei einer anderen Dienststelle nachgesucht und gefunden hatte. Aus dieser Veranlassung wurde den Dienstvorstehern die Verpflichtung auferlegt, in Fällen der zeitweiligen Heranziehung von Personal aus anderen Dienststellen jedesmal sich davon zu überzeugen, dass durch die weitere Verwendung des Bediensteten, unter Einrechnung der bereits stattgefundenen Beschäftigung, die zulässige Dienstdauer nicht überschritten wird. Auch diese Vorschrift wird mit dem Bemerken in Erinnerung gebracht, dass Zuwiderhandlungen der Dienstvorsteher unnachsichtlich zu bestrafen sind.

Durch einen anderen Erlass wird den Eisenbahndirektionen wiederholt aufgegeben, die **Untersuchung bei Betriebsunfällen** möglichst zu beschleunigen und auch auf den beschleunigten Gang der gerichtlichen Untersuchungen nach Kräften hinzuwirken.

Ein dritter Erlass endlich regt die **versuchsweise Verstärkung der Zugapparat-Federn** bei den Güterwagen an. Da nämlich mehrere Unfälle jüngster Zeit auf Zugtrennungen und Ablaufen der abgetrennten Zugtheile auf Gefällstrecken zurückzuführen waren, so sollen Maassnahmen getroffen werden, welche das Zerreissen der Kuppelungen unmöglich machen. Letzteres tritt fast ausnahmslos beim Anziehen der Züge, beim Uebergange derselben von Gefällen auf Steigungen und nach schnellem, an der Spitze des Zuges beginnendem Bremsen ein. In allen diesen Fällen findet ein Strecken des vorher zusammengeschobenen oder aufgelaufenen Zuges statt, wobei die Stösse durch die Elastizität der Zugapparat-Federn aufgenommen werden. Durch versuchsweise Verstärkung der letzteren wünscht der Minister nun festgestellt zu sehen, ob dadurch dem häufigen Zerreissen der Züge vorgebeugt werden kann. Zunächst sollen mit einem Probezuge Versuchsfahrten vorgenommen werden.

— Auf der preussischen Ostbahn wurde der Versuch gemacht, in der heissen Jahreszeit die als Stückgut aufgegebene Butter während der Beförderung auf der Eisenbahn durch Kühlung mit Eis frisch zu erhalten. Zu diesem Zweck haben sechs **zur Butterbeförderung eingerichtete Wagen** an der Decke eiserne Behälter erhalten, die etwa 700 kg Eis fassen. Die doppelten Decken und Wände dieser Wagen sind mit Isolirschichten versehen, um das Eindringen der heissen Luft von aussen zu verhindern. Die Wagen sind stationirt in Königsberg, Insterburg, Allenstein, Lyck und Osterode und laufen wöchentlich einmal, von Königsberg zweimal nach Berlin und nehmen von allen Stationen unterwegs etwaige Zuladungen auf. In den Wagen sind von ausserhalb sichtbare Thermometer angebracht, um auf bestimmten Stationen die Temperatur im Innern des Wagens mit der Aussenwärme vergleichen zu können. Zur Deckung der der Eisenbahnverwaltung entstehenden Selbstkosten für das beigeladene Eis wurde eine Gebühr von 25 ₰ für je 50 kg Butter erhoben.

— Zwischen der Kleinbahngesellschaft Greifswald-Jarmen und der Firma Lenz & Co. in Stettin ist unterm 10. v. Mts. wegen Uebernahme des Betriebes der **Kleinbahn Greifswald-Jarmen** mit Abzweigung von Dargezin nach Züssow und von Gützkow zur Gützkower Fähre von ihrer Fertigstellung ab bis zum 1. April 1910 ein Betriebsvertrag abgeschlossen worden. Die Gestaltung des Betriebes hat die Firma Lenz & Co. nach den Weisungen des Aufsichtsrathes bezw. Vorstandes vorzunehmen. Eine Veränderung der Tarifsätze darf nur auf Anordnung oder unter Zustimmung des Aufsichtsrathes bezw. Vorstandes stattfinden, unbeschadet der gesetzlichen Befugnisse der Aufsichtsbehörde. Werden die Sätze im Personentarife unter die Sätze des z. Zt. bestehenden Tarifs der Kleinbahngesellschaft Anklam-Lassan herabgesetzt, so hat die Betriebsführerin ein Einspruchsrecht, insofern dadurch die ihr gewährleisteten Bezüge gefährdet erscheinen.

— Der Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein hat — wie gemeldet wird — am 25. v. Mts. eine rund 17,2 km lange **Kleinbahn** von **Kirchlengern** nach der **Wallücke** mit einer kurzen Zweiglinie nach **Löhne** eröffnet. Die sogenannte „Wallückebahn“, deren während des Baues in Fachzeitschriften bereits mehrseitig Erwähnung geschah, findet deshalb das Interesse weiterer Kreise, weil sie, mit einer Spurweite von 600 mm erbaut, mit einem so kräftigen Oberbau und mit die Beziehungen zwischen Rad und Schiene so sorgsam berücksichtigenden Betriebsmitteln ausgerüstet ist, dass diese Anlage thatsächlich als eine typische betrachtet wird und geeignet erscheint, in verschiedener Hinsicht der Technik des Kleinbahnwesens eine ganz neue Richtschnur zu geben. Ursprünglich lediglich für den Transport der vom Georgs-Marien-Verein unweit der Porta im Wiehengebirge geförderten Eisenerze geplant, ist auf Anregung und unter Mitwirkung der Kreisvertretungen von Herford und Bielefeld die Bahn zu einer Kleinbahn für den öffentlichen Verkehr ausgestaltet worden, und die am letzten Sonnabend unter grosser Betheiligung abgehaltene Eröffnungsfahrt hat anscheinend selbst die Erwartungen mancher berufenen Techniker übertroffen. Die Bahn ist zum Theil Flachland-, zum Theil Gebirgsbahn und hat Steigungen bis 1:31 sowie zahlreiche, theilweise recht enge Kurven. Vermöge des aus Haarmann'schen Schwellenschienen und Wechselsteg-Verblattschienen auf eisernen Querschwellen bestehenden Oberbaues und der mit Drehgestellen ausgerüsteten Maschinen und Wagen, die sämmtlich für den Zweck erdachte Spezialkonstruktionen darstellen, geht die Fahrt auf dem schmalen Geleise so schlank und ruhig von statten, dass die bestgebaute Hauptbahn keine sanftere Beförderungsweise darbietet, während übrigens beiläufig die Güterwagen für eine Nutzlast von 7,5 t, die Erzwagen sogar für eine solche von 10 t ausgerüstet sind.

Da die verhältnissmässig kurze Bahnstrecke eine sehr volkreiche Gegend durchschneidet, so ist eine Rentabilität der Anlage kaum zu bezweifeln, zumal der, gegen andere Kleinbahnen, der technischen Ausstattung zu gute gekommene Mehraufwand voraussichtlich durch die grössere Sicherheit des Betriebes und die Ersparnisse an Unterhaltungskosten reichlich eingebracht werden wird. Bei der Einweihung, an welcher Vertreter des Oberbergamts zu Dortmund, des Oberpräsidiums der Provinz Westfalen, der königlichen Eisenbahndirektionen Hannover, Münster und Essen, der Regierungen sowie der Handelskammern zu Minden und Münster, des Vereins deutscher Strassen- und Kleinbahnverwaltungen, eine grössere Anzahl von Landräthen der Provinzen Westfalen und Hannover, Reichs- und Landtagsabgeordnete, städtische und ländliche Gemeindeverwaltungen theilnahmen, wurden dem Georgs-Marien-Verein und namentlich dem an seiner Spitze stehenden Kommerzienrath Haarmann für die in dieser Kleinbahnanlage bethätigten Leistungen sehr schmeichelhafte Anerkennungen zu theil. — Neuerdings wird von der genannten Gesellschaft der Bau einer neuen über 40 km langen Kleinbahn von Piesberge nach Hörstel geplant, und es soll auch die Ausführung dieses Projektes nahe bevorstehen.

— Wie berichtet wird, hat die sächsische Staatsregierung die Genehmigung zu den Vorarbeiten der **elektrischen Bahn Crimmitschau-Werdau-Glauchau** ertheilt. Zum Baue selbst ist später noch die Zustimmung des Landtages nöthig.

Oesterreich-Ungarn.

— Das **neue Verwaltungsgebäude** der Staatsbahndirektion Pilsen wurde am 26. v. Mts. in Anwesenheit des Eisenbahnministers und der Vertreter der Behörden in feierlicher Weise der Benutzung übergeben. Dasselbe wurde nach den Plänen des Bauraths Baudisch hergestellt und bildet einen der Stadt zur Zierde gereichenden Monumentalbau. Nach der kirchlichen Weihe hielt der Eisenbahnminister eine Ansprache, worin er insbesondere hervorhob, dass der schwere und verantwortungsvolle Dienst bei der Eisenbahn verlange, dass keinerlei Zwiespalt durch politische und nationale Zwistigkeiten bestehe.

— Das Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit dem Finanzministerium bezüglich der **Anrechnung der Militärdienstzeit** der in den Dienst der österreichischen Staatsbahnen unmittelbar übertretenden und bereits übergetretenen, mit dem Anstellungsberechtigungs - Certifikate betheilten Unteroffiziere folgende Entscheidung getroffen:

Um den mit dem Anstellungsberechtigungs - Certifikate betheilten Unteroffizieren den Eintritt in den Staatseisenbahndienst in der Richtung zu erleichtern, dass ihnen die Militärdienstzeit ohne irgend eine Nachzahlung angerechnet wird, werden dieselben künftighin nach Maassgabe der Erledigung der im Eisenbahnministerium und in den Hilfsämtern desselben systemisirten Staatsbeamtenstellen, rücksichtlich welcher diesen Unteroffizieren der Vorzug eingeräumt ist, dann der Staatsdienerposten thunlichst gleich in den wirklichen Staatsdienst aufgenommen werden.

Den übrigen, unmittelbar aus dem Militärdienste in definitiver Anstellung in den Staatseisenbahndienst übergetretenen und künftighin übertretenden, mit Certifikat betheilten Unteroffizieren, die zu Staatsbeamten bezw. Staatsdienern nicht ernannt werden können, wird die Nachzahlung der für die Anrechnung der Militärdienstzeit zu der seinerzeitigen Pensionsbezw. Provisionsbemessung in den Pensions- bezw. Provisionsfonds der österreichischen Staatsbahnen zu leistenden Beiträge ausnahmsweise nur im einfachen Ausmaase vorgeschrieben werden.

Diese Nachzahlung ist am Tage der Ernennung des mit dem Certifikate betheilten Unteroffiziers zum definitiven Staatseisenbahn-Bediensteten an den Fonds abzuführen.

Dem Ernannten steht es frei, diese Nachzahlung sofort auf einmal baar oder in längstens 120 Monatsraten (10 Jahren) zu leisten. Im letzteren Falle wird der Nachzahlungsbetrag sofort von der Staatseisenbahn-Verwaltung — und zwar vorschussweise gegen zinsfreie Abstattung durch den Ernannten in längstens 120 Monatsraten (10 Jahren) — an den betreffenden Fonds baar entrichtet werden, um einerseits den Anrechnungswerbern die Verzinsung der Nachzahlungsschuld zu ersparen und andererseits denselben die Vortheile der Anrechnung sofort zuzuwenden.

Der betreffende, mit Certifikat betheilte Unteroffizier hat daher in dem Gesuche um Aufnahme in den Staatseisenbahndienst gleichzeitig um die Anrechnung der Militärdienstzeit einzuschreiten und die Erklärung abzugeben, ob er die Nachzahlung aus eigenem gleich bei seinem Einrücken in den Staatseisenbahndienst entrichten oder ob er für diese Nachzahlung den Vorschuss der Staatseisenbahn-Verwaltung in Anspruch nehmen wolle.

— Das Reichsgericht hat die Beschwerden wegen der vom Ministerium des Innern untersagten Bildung der proponirten Vereine **„Fachbildungs- und Rechtsschutzverein der Eisenbahnbediensteten Oesterreichs“** und **„Union der Eisenbahner und übrigen Transportbediensteten Oesterreichs“** zurückgewiesen und ausgesprochen, dass durch die angefochtenen Erlässe des Ministeriums des Innern eine Verletzung des den Proponenten durch die Verfassung gewährleisteten politischen Rechtes, Vereine zu bilden, nicht stattgefunden habe. Das Reichsgericht ging bei seiner Entscheidung im wesentlichen davon aus, dass es sich um dieselben Vereinsorganisationen handle, welche seiner Zeit aufgelöst wurden; dies ergebe sich aus den gleichen Statuten und aus Aeusserungen in Versammlungen von Eisenbahnbediensteten und deren Zeitungsorganen, welche dies zweifellos erkennen lassen. Die Auflösung der erwähnten Vereine sei aber wegen der Rechtswidrigkeit und Staatsgefährlichkeit ihrer Bestrebungen erfolgt. Dieser Vorwurf der Rechtswidrigkeit und der Staatsgefährlichkeit des Zweckes treffe mit Rücksicht auf das vorstehend Erörterte auch die neu proponirten Vereine und demgemäss erscheine die erfolgte Untersagung der Vereinsbildung gerechtfertigt.

— Die **Zugsverspätungen** im August waren in Oesterreich infolge der durch Hochwasser herbeigeführten Verkehrsstörungen namentlich im Bereiche der Staatsbahndirektionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach und Prag sowie bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn besonders zahlreich, und beliefen sich bei diesen Verwaltungen auf 11,8, bezw. 19,6, 15,4, 9,6, 5,9 und 4,8 % der Gesammtzahl der Züge.

— Auf Grund allerhöchster Ermächtigung wurde die in der Konzessionsurkunde vom 4. März 1895 festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der **Lokalbahn Cercan-Modran** mit der Abzweigung Mechenitz-Dobris bis zum 31. Dezember 1899 erstreckt.

— In einem am 25. v. Mts. im österreichischen Abgeordnetenhause eingebrachten Gesetzentwurfe nimmt die Regierung anlässlich der durch **Elementarereignisse** hervorgerufenen Beschädigungen an ärarischen Objekten eine Reihe von **Krediten** in Anspruch, darunter im Etat des Eisenbahnministeriums: für Wiederherstellungen anlässlich der durch Hochwasser an den k. k. Staatsbahnen hervorgerufenen Schäden, sowie für die nothwendige Sicherung der Bahnanlagen gegen Wiederholung derselben einen Kredit bis zum Höchstbetrage von 1 250 000 fl.

— **Der Verkehr der ungarischen Eisenbahnen** im Juli 1897 belief sich bei einer Durchschnittslänge von 15 299 km (1896: 14 219 km) auf 4 530 585 Personen und 2 415 757 t Güter (gegen 4 156 701 Personen und 2 242 156 t Güter im gleichen Monat des Vorjahres). Die Transporteinnahmen betrugen im Juli dieses Jahres 9 565 870 fl. (gegen 9 652 531 fl. im Jahre 1896) und pro km 678 fl. (— 7,4 %). Innerhalb der abgelaufenen 7 Monate (Januar bis Juli) stellten sich die Transporteinnahmen auf 64 743 006 fl. (gegen 63 822 151 fl. im Jahre 1896) und pro km auf 4 518 fl. (— 5,2 %), bei den ungarischen Staatsbahnen allein auf 49 283 421 fl. und pro km auf 6 520 fl. (— 0,4 %). Im Berichtsmonate machte sich infolge der längeren Unterbrechungen, welche der Verkehr zahlreicher Linien in Oesterreich erlitt, naturgemäss auch eine ungünstige Rückwirkung auf den ungarischen Bahnen fühlbar. Einen grösseren und dauernderen ungünstigen Einfluss auf die Güterbewegung der Bahnen dürften die schwachen Ernten Ungarns und der südlichen Nachbarländer in den nächsten Monaten ausüben, weil nicht allein der interne, sondern auch der Durchzugsverkehr hierdurch einen Abbruch erleiden muss, dessen Umfang allerdings nicht überschätzt werden darf, da im allgemeinen der Cerealienexportverkehr seit den letzten Jahren nicht mehr jene ausschlaggebende Bedeutung für die heimischen Transportanstalten und insbesondere für die Eisenbahnen besitzt, als dies vordem der Fall war.

— **Steigerung der Fahrgeschwindigkeit.** Auf einigen Linien der königlich ungarischen Staatsbahnen soll, um besser entsprechende Anschlüsse zu erzielen, die bisherige Höchstgeschwindigkeit der Personenzüge gesteigert werden. Mit Bewilligung des Handelsministers ist zu diesem Zwecke bei der Ausarbeitung der Fahrordnungen folgende Höchstfahrgeschwindigkeit pro Stunde zur Grundlage zu nehmen: Auf der Linie Sátoralja-Ujhely-Mezö-Laborcz (Anschluss an die galizischen Staatsbahnlinien) 60, auf der Linie Sunja-Doberlin (Anschluss an die Militärbahn Doberlin - Banjaluka), Szabadka (Maria-Theresiopel)-Baja, Budapest - Lajosmizse, Nagyvárad (Grosswardein)-Ermihályfalva und Banréve-Dobsina 35, endlich auf der Linie Assód-Balassa-Gyarmat 40 km.

— Bei den ungarischen Staatsbahnen steht eine grössere Anzahl von **weiblichen Bediensteten im Abfertigungsdienste** in Verwendung und versehen dieselben auf vielen Stationen in einer kleidsamen Uniform den Dienst bei den Personenkassen. Die Gesuche um derartige Posten laufen so zahlreich ein, dass sich die Verwaltung veranlasst fand, eine Kundmachung zu verlautbaren, nach welcher für neue Bewerberinnen auf Jahre hinaus keine Aussicht auf Erlangung des Postens einer geprüften Kassamanipulantin besteht.

— Der ungarische Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass die **Miskolczer elektrische Eisenbahn** für den Frachtenverkehr eröffnet werde.

— **Frachterstattungsansprüche** gegen ungarische Bahnen, welche nicht durch die unmittelbar Berechtigten, sondern durch fremde Personen eingebracht werden, können nach einer vom ungarischen Handelsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister getroffenen Entscheidung nur auf Grund von stempelpflichtigen Vollmachten, Cessionen und Anweisungen geltend gemacht werden, und sind letztere mit den folgenden Stempeln zu versehen:

a) Vollmachten mit dem Stempel von 50 kr.,
b) Cessionen dem Werthe des Entgelts entsprechend nach Skala II,
c) Anweisungen (kaufmännische Benachrichtigungsschreiben) nach Skala I.

Bei Fehlern oder mangelhafter Stempelung oder wenn bei Cessionen in Rücksicht auf das angegebene Entgelt Verdacht auftauchen würde, werden die betreffenden Dokumente der zuständigen Finanzbehörde behufs weiteren Verfahrens übermittelt.

— Betreffs der Frage der **elektrischen Beleuchtung der Eisenbahnwagen** veröffentlicht Herr Dr. M. v. Hoor, Privatdozent an der technischen Hochschule in Budapest, folgende Angaben:

Die kgl. ungar. Staatsbahnen begannen sich mit der Frage der elektrischen Zugbeleuchtung im Jahre 1888 zu befassen; es wurden im Verein mit der Firma Ganz & Co. im Jahre 1889 und in den folgenden Jahren in den Werkstätten der genannten Firma, sowie auf der Linie Budapest-Hatvan-Kaschau der Staatsbahnen eingehende Versuche vorgenommen, welche ebenso wie die gleichzeitig in derselben Richtung in Deutschland und England ausgeführten Versuche ergaben, dass das centrale Zugbeleuchtungssystem (mit mitgeführter Dynamostation) den Anforderungen der Praxis nicht entspreche. Die Versuche wurden daher in dieser Richtung nicht weiter fortgesetzt und die kgl. ungar. Staatsbahnen begannen die Verwendung unabhängiger Akkumulatorenbatterien zur Wagenbeleuchtung zu studiren. Dank der rastlosen Thätigkeit des Direktors der königlich ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrathes Kajetan v. Banovits, sowie der unter seiner Leitung stehenden und arbeitenden Fachmänner und der interessirten Firmen blieb der Erfolg nicht aus und ist die Frage der elektrischen Wagenbeleuchtung auch bei den ungarischen Staatsbahnen schon seit Jahresfrist als vollkommen gelöst zu betrachten. Die im Jahre 1896 in Betrieb gestellten Zweitruckwagen der königlich ungarischen Staatsbahnen (installirt von Ganz & Co.) besitzen elektrische Beleuchtungseinrichtung, welche beredtes Zeugniss davon ablegt, dass die ungarische einschlägige Industrie nicht nur auf anderen Gebieten der Elektrotechnik eine führende Rolle inne hat, sondern auch auf diesem Gebiete auf der Höhe der Zeit steht.

Diese Aeusserung des Herrn Dr. Hoor wurde veranlasst durch einen im „Pester Lloyd" veröffentlichten Artikel, in welchem über die mangelhafte Beleuchtung der Postambulanzwagen Klage geführt wurde. Dr. Hoor führt daher weiter aus, dass die für die Beleuchtung der Personenwagen geschaffenen Normaltypen sich selbstredend in Verbindung mit entsprechenden Beleuchtungskörpern ohne weiteres auch zur Beleuchtung der Postambulanzen verwenden lassen: die Frage der Ladestationen bildet keine Schwierigkeit, da die Staatsbahnen am Westbahnhof und Ostbahnhof in Budapest eigene Ladestationen besitzen und man diese Anlagen im grossen Stil — wie überhaupt die elektrischen Zugbeleuchtungsanlagen — zu erweitern beabsichtigt.

Es darf hierbei allerdings nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Betriebskosten der elektrischen Beleuchtung höher zu stehen kommen, als jene der Oel- oder Oelgasbeleuchtung, ein Umstand, der indess gegenüber den erreichten Vortheilen nicht ins Gewicht fällt.

— Im ungarischen Reichstage — welcher nach den Sommerferien am 27. September d. J. eröffnet wurde — legte der Ministerpräsident seinen Bericht über die im ersten Semester des laufenden Jahres vorgekommenen **Kreditüberschreitungen** vor. Die bedeutendsten Ueberschreitungen kommen im Budget des Handelsministeriums vor und zwar: bei der Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln für die königl. ungar. Staatsbahnen insgesammt 1 171 212 fl., für den Bau der Reparaturwerkstätten 103 307 fl. Der Minister motivirt diese Ausgaben damit, dass er dieselben infolge der Dringlichkeit des Bedarfes und mit Rücksicht auf die Beschäftigung der grossen industriellen Unternehmungen gemacht habe. Uebrigens fallen alle diese Ausgaben in den Rahmen der vom Reichstage im Juli d. J. bewilligten Investitionen und werden daher das Budget nicht belasten.

Vereins-Ausland.

— Der schweizer Nationalrath lehnte in seiner Sitzung am 28. v. Mts. über den **Eisenbahnrückkauf** alle Abänderungsanträge, welche eine Ausdehnung der Verstaatlichungsaktion bezweckten, ab. Es bleibt somit beim Rückkauf der 5 Hauptbahnen (Jura-Simplonbahn, Gotthardbahn, Nordostbahn, Centralbahn und vereinigte schweizer Bahnen), während der Rückkauf anderer Linien durch besonderes Bundesgesetz zu geschehen hat. Viel Anklang fand ein Antrag Hirter-Bern (radikal), welcher besagt: „Der Bund hat die Aufgabe, die Entwickelung des Bahnnetzes mit Inbegriff der Nebenbahnen zu fördern. Der Rückkauf der im Gesetze nicht vorgesehenen Bahnen, der Bau neuer Linien und die Unterstützung solcher Bauten wird Bundesbeschlüssen, welche einem besonderen Referendum zu unterstellen sind, vorbehalten." Der Antrag wurde an eine Kommission verwiesen. Die Bestimmungen, betreffend den Uebergang des Eigenthums an den Bund, die Geldbeschaffung und die Verwendung des Reinertrages wurden unverändert nach den Vorschlägen der Kommission angenommen.

— Die Mailänder Handelskammer nahm einstimmig eine Resolution an, worin die Erwartung ausgesprochen wurde, der Gemeinderath möge nunmehr mit Rücksicht auf die Nützlichkeit des Unternehmens für die Stadt Mailand den geforderten **Zuschuss zum Bau des Simplontunnels** unverzüglich gewähren.

— Wie „Uhland's Wochenschrift für Industrie und Technik" berichtet, ist für die **Eisenbahn Treviso-Belluno** die Einführung elektrischen Betriebes geplant. Eine italienisch-schweizerische Gesellschaft hat der betriebsführenden Eisenbahngesellschaft der adriatischen Eisenbahn bereits ein Projekt vorgelegt, welches die Umwandlung des gegenwärtigen Betriebes in einen elektrischen bezweckt. Es handelt sich hier um eine normalspurige Lokalbahn in der Länge von 86 km, welche von Treviso längs des Ufers der Plave nach Belluno führt. Die Gesellschaft würde einen aus dem Alleghesee bei Cadore sich ergiessenden Wasserfall benutzen, welcher 132 m hoch ist und 3 cbm Wasser in der Sekunde liefert. Die konstante Wasserkraft beträgt 6 000 HP. Dieselbe wurde bereits von der nämlichen Gesellschaft zum Theil für die elektrische Anlage von Agordo in Anspruch genommen. Das Projekt wurde von der betriebsführenden adriatischen Eisenbahn, wie es scheint, sympathisch aufgenommen, weil durch dasselbe die Förderung bedeutend verbilligt würde, und es ist daher zu gewärtigen, dass binnen kurzer Zeit die Linie Treviso-Belluno vollständig elektrisch betrieben werden wird.

— **Neue Untergrundlinien in London.** Das englische Parlament hat vor kurzem die Ausführung einer neuen unterirdischen Linie, der Bromsorand-Picadilly-Circus-Eisenbahn, genehmigt, welche die Viertel im Westen von London mit dem Centrum der Stadt in Verbindung setzen soll. Dagegen wurde ein zweites, zugleich mit dem vorgenannten vorgelegtes Projekt einer Linie von Cannon-Street nach Hammersmith abgelehnt. Ein drittes, bereits früher von uns erwähntes Projekt einer Untergrundlinie, welche die Geleise der Metropolitanbahn zwischen Earl's Point und Mansion House zu dem Zwecke verdoppeln soll, um den Verkehr der direkt nach der City bestimmten oder von derselben abgehenden Züge mit einem einzigen Aufenthalte in Charing Cross zu vermitteln, dürfte nach allem Anscheine in der nächsten Session auch die Genehmigung des Parlamentes erlangen. Die Länge der ersterwähnten, bereits genehmigten Untergrundlinie beträgt nur 3,2 km, sie wird fünf Stationen zwischen den Endpunkten erhalten, deren einer sich in Picadilly, der andere beim South Kensington Museum befinden wird. Beim letztgenannten Punkte wird ein unterirdischer Verbindungsgang zum Bahnhofe der Distrikteisenbahn führen, um auf diese Weise ein Umsteigen der Reisenden zu ermöglichen. Die Linie wird wie die City- and South-London Eisenbahn gebaut und betrieben werden. Sie wird aus zwei parallelen Röhrentunnels von kreisförmigem Querschnitte bestehen, von denen jeder ein Geleise erhalten soll. Ihr innerer Durchmesser ist mit 3,48 m, an den Zwischenstationen auf 6,48 m festgesetzt. An den beiden Endstationen werden die beiden Tunnels zur Erleichterung des Verschiebens und Geleisewechsels zu einem einzigen unterirdischen Gang von 7,62 m Durchmesser vereinigt. Die Bahn soll elektrischen Betrieb erhalten, zu welchem der Strom aus einer in Chelsea Creek gelegenen Centrale geliefert wird. Die Dauer des Bahnbaues ist auf zwei Jahre geschätzt; die Baukosten sind mit 15 000 000 Frcs. veranschlagt worden.

— Nachtheilige Rückwirkungen für den **Verkehr von Odessa** wird nach dem neuesten Bericht des österreichisch-ungarischen Generalkonsulats in Odessa die neue Bahn von Tichoretzkaja (nördlicher Kaukasus) nach Zaritzyn insofern ausüben, als hierdurch eine weitere Ablenkung des kaukasischen und transkaspischen Waarenverkehrs von Odessa nach Norden bewirkt wird. Ungefähr die gleiche Wirkung erwartet man auch von der Linie Baku-Derbent-Petrowsk, deren Bau in Angriff genommen worden ist.

— Ein kolossales Projekt soll jetzt in Russland in Angriff genommen werden, nämlich die **Verbindung zwischen der Ostsee und dem schwarzen** Meere durch eine auch für die grössten Schiffe fahrbare Wasserstrasse. Der neue Wasserweg

soll, wie das Patentbüreau von Dr. J. Schanz & Co. mittheilt, bei der Hafenstadt Riga beginnend und den Flussläufen der Düna, Beresina und des Dniepr folgend, bei Cherson in das schwarze Meer münden. Die Ausführung dieses Planes ist nur möglich, weil grosse Terrainschwierigkeiten bei dem beabsichtigten Kanalbau nicht zu überwinden sind. Der Kanal, dessen Baukosten auf 560 000 000 Frcs. veranschlagt sind, wird eine Breite von 65 m an der Oberfläche und 35 m an der Sohle bei einer Tiefe von 8,45 m erhalten, so dass er von den grössten Panzerschiffen der russischen Marine benutzt werden kann. Die Bauzeit ist auf 5 Jahre berechnet, vorausgesetzt, dass an möglichst vielen Stellen gleichzeitig mit dem Bau begonnen werden kann. Der riesige Kanal wird eine Länge von 1 600 km erhalten, also von 333 Stunden.

— Da die restliche Theilstrecke der **sibirischen Eisenbahn** in diesem Jahre Irkutsk und den Baikalsee erreichen dürfte, die östliche Theilstrecke von Wladiwostock zum Amur bis Chabarowsk aber bereits vollendet und der Amur 3 000 Werst landeinwärts (bis Stretensk) mit Dampfern regelmässig befahren wird, so wird sich nach Herstellung der verbleibenden Theilstrecke von Stretensk zum Baikalsee schon in 2 Jahren eine durchlaufende Verbindung mit Bahn und Dampfer von Moskau bis an den stillen Ozean ergeben. Bisher erfolgte der Verkehr mit Ostsibirien fast ausschliesslich auf dem Seewege über Odessa. Indessen ist anzunehmen, dass der Seeverkehr Odessa-Wladiwostock, soweit es sich um Massengüter handelt, durch die neue sibirische Eisenbahn kaum berührt werden, dass er vielmehr die Herrschaft über das Ussuri- und Amurgebiet nach wie vor behalten, ja, dass er durch die leichtere Verbindung von Wladiwostock landeinwärts sogar noch nachhaltig gefördert werden wird.

Für diese Annahme sprechen schon, wie das österreichisch-ungarische Generalkonsulat zu Odessa in seinem neuesten Bericht hervorhebt, die Frachtunterschiede zwischen Land- und Seeweg. Auf dem Seewege zahlt heute ein Pud Manufakturwaaren von Odessa bis Wladiwostock 35 bis 40 Kop.; dagegen mit der Bahn nur bis nach Tscheljabinsk (der Kopfstation der sibirischen Eisenbahn) 1,74 R. Auch bei den weitestgehenden Tarifbegünstigungen lassen sich diese Unterschiede nicht beseitigen, zumal bei der Zufahrt zur See auch die Konkurrenz der ausländischen Schifffahrtsunternehmungen in Frage kommt, die heute schon, namentlich von Hamburg aus, billiger verfrachten und bisher auch nach Wladiwostock einen doppelt so grossen Schiffsverkehr als die russische Flagge aufzuweisen hatten. In Odessa erwartet man denn auch von der Fertigstellung der sibirischen Eisenbahn nicht etwa einen verminderten, sondern geradezu einen gesteigerten Seeverkehr nach Ostsibirien.

— Zu den Haupt-Ausfuhrerzeugnissen Sibiriens gehören Fische, die in den grossen westsibirischen Seen in fast märchenhafter Fülle vorhanden sein sollen. Infolgedessen wird das russische Verkehrsministerium besondere Wagen für die **Beförderung lebender Fische** in den Fahrpark der **Westsibirischen Eisenbahn** einstellen.

— Nachdem die Vorarbeiten für den Bau der Eisenbahn durch die Mandschurei (**chinesische Ostbahn**) rasch vorgeschritten sind, hofft man, noch im Laufe dieses Jahres mit den eigentlichen Bahnarbeiten beginnen zu können und zwar zunächst auf russischem Gebiet. Mit den Arbeiten werden dieselben Ingenieure betraut werden, welche die Transbaikalbahn fertiggestellt haben. Nach einer Mittheilung der „Kreuz-Ztg." soll die Eröffnung der Mandschureilinie gleichzeitig mit der Eröffnung der grossen sibirischen Eisenbahn erfolgen.

— Mit welchen Schwierigkeiten der **Bau der chinesischen Ostbahn** zu kämpfen hat, ist aus einem Artikel zu ersehen, welchen die offiziellen „Priamurskija Wjedomosti" bringen. Dieselben schreiben: Mit Entwickelung der Goldwäscherei in der nördlichen Mandschurei hat das Unwesen der Chunchusen im Laufe der letzten Jahre ungemein zugenommen, welche mit der grössten Unverschämtheit reisende Kaufleute überfielen und ausplünderten. Im Juli 1896 theilte der russische Gesandte am chinesischen Hof, Graf Kassini, dem Chef des Amurgebietes die Bitte der chinesischen Regierung telegraphisch mit, im Hinblick auf die Unzulänglichkeit der örtlichen chinesischen Kräfte zur Verfolgung und Ausrottung der Chunchusen dieselben durch russische Truppen zu vertreiben. Infolge dessen erschienen im Laufe des verflossenen Jahres mehrfach Jagdkommandos der russischen Grenztruppen und Kosaken am Ort des Erscheinens der Chunchusen, beschränkten sich jedoch nur auf die der russischen Grenze nächstbelegenen Rayons. Mitte August verflossenen Jahres meldete Graf Kassini dem Chef des Amurgebietes den Dank der chinesischen Regierung für die zur Ausrottung der Chunchusen getroffenen Maassnahmen. Dieser Dank wurde durch ein Schreiben des Tsung-li-Yamen mit Beifügung des Ordens des doppelten Drachens an den Generallieutenant Grodekow bestätigt. Zu Anfang dieses Jahres verhielten sich die Chunchusen an der Grenze ziemlich ruhig, jedoch mit dem Frühjahr traf aus Ningutu die Nachricht ein, dass über 100 Werst von der russischen Grenze im Innern Chinas sich mehrere bedeutende und gut bewaffnete Räuberbanden zusammengefunden hätten. Als der Ingenieur Tichanow, welcher mit dem Bau der chinesischen Ostbahn zwischen der russischen Grenze und Ningutu beschäftigt ist, mit seinen Arbeitern von Tag zu Tag weiter ins Innere der Mandschurei eindrang, wurde er in der Stadt Ssantschakou gewarnt, dass sich am Oberlaufe des Flusses Seifu Chunchusenbanden gesammelt hätten, welche einen Ueberfall auf ihn planten. Herr Tichanow schenkte diesen Warnungen kein Gehör, und die Chunchusen konnten mehrere Ueberfälle zur Ausführung bringen. Hiernach sandte der Chef des Amurgebietes eine halbe Sotnie Kosaken und 3 Jagdkommandos den Bahnarbeitern zu Hilfe, welche die Chunchusen zurückwarfen. Gegenwärtig können die Arbeiter unter der Bedeckung der Jagdkommandos ungestört ihre Bauten ausführen; ausserdem ist ein starkes russisches Truppenkommando nach der Station Poltawskaja an der chinesischen Grenze abkommandirt worden. Die gleichen Nachrichten bringt die „Amurskajo Gaseta" und ein Wladiwostoker Blatt, woraus zur Genüge hervorgeht, dass den Russen beim Bahnbau doch verschiedene Schwierigkeiten erwachsen und die Sachlage an der mandschurischen Grenze nicht so harmlos ist, wie sie die Direktion der chinesischen Ostbahn darstellen möchte, die dieser Tage erklären liess, dass sich nicht nur die örtlichen chinesischen Behörden, sondern auch die ganze Bevölkerung der Mandschurei im höchsten Grade zuvorkommend gegen die Agenten der Gesellschaft verhält, dass der vielberufene Ueberfall ganz unbedeutender Art und auf den Fortgang der Bauarbeiten der Bahn von gar keinem Einfluss gewesen sei.

— Es unterliegt keinem Zweifel, dass die sibirische Ueberlandbahn nach ihrer Vollendung weitgreifende Rückwirkungen ausüben wird. Auch die industriellen Interessenten in den Vereinigten Staaten von Nordamerika versprechen sich Vortheile davon. Bereits wird der Bau einer Bahn nach **Aljaska** und über die **Behringinseln** nach den Küsten **Kamtschatkas** vorbereitet. Einige amerikanische Kapitalisten sind bereit, das Unternehmen durchzuführen, wodurch es möglich werden wird, von Petersburg nach Newyork mit der Bahn zu reisen.

— Eine Meldung aus Newyork gibt bekannt, dass der amerikanische Präsident und der Generalstaatsanwalt der Vereinigten Staaten den öffentlichen **Verkauf der Union Pacificbahn** auf der Basis des Fitzgerald'schen Sanirungsplans genehmigt haben; der betreffende Gerichtsbefehl für die (lediglich formale) Subhastation werde baldigst veröffentlicht werden.

— Im Septemberheft der nordamerikanischen Konsulatsberichte findet sich eine Darlegung des Konsuls Lee Washington in Alexandrette über die geplante **syrisch-indische Eisenbahn.** Nach diesem Berichte hat man seit 27 Jahren vergeblich versucht, die Konzession für den Bau dieser Bahn von der türkischen Regierung zu erlangen. Die einzige Schwierigkeit bietet die Ueberwindung des steilen Küstengebirges, doch ist dieselbe bei dem jetzigen Stande der Eisenbahntechnik nicht als sonderlich gross zu bezeichnen. Von Aleppo nach dem Euphrat- und Tigristhale; nach Bagdad und weiter zum persischen Meerbusen stehen dem Bahnbau keine nennenswerthen Hindernisse im Wege. Würde die Bahn auch nur bis Aleppo gebaut, so würde sie sich doch rentiren, da Aleppo 120 000, der durchschnittene Bezirk über 1 000 000 Einwohner hat und die Karawanen von Bagdad, Diarbekir, Mosul und Khardut sich dort begegnen. Zwischen Aleppo und Alexandrette passiren den Bailanpass jährlich 500 000 Lastthiere. Sind doch allein 60 000 Kameele nöthig, um die Lakritzenwurzel nach Alexandrette zu bringen, welche von dort jährlich nach den Vereinigten Staaten gesandt wird. Es würde also offenbar dieser Bahn nicht an Geschäft fehlen und während der Reisezeit auch nicht an europäischen und amerikanischen Passagieren, da sie den Weg nach zahlreichen historisch interessanten Plätzen, z. B. den Ruinen von Antiochien, eröffnen würde.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband; Ausnahmetarif für Getreide usw. mit Böhmen und Mähren, Theil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896. Auf Seite 40 des Tarifs ist der Frachtsatz Stankau-Deggendorf auf 86 ₰ für 100 kg richtig zu stellen.

München, im September 1897. (2188)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Strecke Bitterfeld-Stumsdorf. Am 1. Oktober d. J. wird die 20,48 km lange Strecke Bitterfeld-Stumsdorf mit dem Haltepunkt Grube Antonie, den Haltestellen Sandersdorf und Tannepöls und der Station Zörbig für den allgemeinen Verkehr eröffnet. Der Haltepunkt Grube Antonie dient nur für den Personenverkehr, die Haltestellen Sandersdorf und Tannepöls sowie die Station Zörbig vermitteln den Gesammtverkehr, jedoch ist bei den beiden Haltestellen die Abfertigung von Fahrzeugen und bei Haltestelle Tannepöls ausserdem die Abfertigung von Sprengstoffen ausgeschlossen. Für die Annahme von Privatdepeschen ist keine der genannten Dienststellen eingerichtet.

Die Strecke ist der Betriebsinspektion Wittenberg, bezw. der Verkehrsinspektion und der Werkstätteninspektion Halle sowie der Maschineninspektion Berlin 4 unterstellt.

Für die zu eröffnende Strecke haben die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Januar 1893 Gültigkeit.

Halle a/Saale, den 25. Sept. 1897. (2189)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Königl. serbische Staatsbahnen. Seit 22. d Mts. findet bei den Personenzügen beim Stalatzer Tunnel kein Umsteigen der Reisenden mehr statt; ebenso wenig werden in der Station Tservena-Reka bei den Orient-Expresszügen die Wagen gewechselt.

Die Reisenden sämmtlicher Personenzüge werden somit von diesem Tage an über die seit Ausserbetriebsetzung des Tunnels daselbst erbaute Variante befördert und verkehren somit zwischen Belgrad und Tsaribrod ohne irgend welche Unterbrechung.

Belgrad, den 26. Septbr. 1897. (2190)

4. Güterverkehr.

Am 1. Oktober d J. wird der zwischen den Stationen Bienenbüttel und Lüneburg an der Bahnstrecke Lehrte-Harburg belegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltepunkt Deutsch-Evern als Haltestelle für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr mit der Einschränkung eröffnet, dass die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffsendungen daselbst ausgeschlossen ist.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die genannte Haltestelle direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen sowie unser Verkehrsbüreau hier.

Hannover, den 28. Septbr. 1897. (2191)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. treten die Nachträge XVII zum Heft 1 und XVI zum Heft 2 vom Theil II des deutsch-belgischen Gütertarifs vom 1. August 1891 in Kraft.

Im Nachtrag XVII zum Heft 1 ist u. a. enthalten: Aufnahme der Stationen Gross-Rhüden, Gross-Wudicke, Mahlwinkel, Neustadt a/Rübenberg, Oebisfelde, Siegersdorf und Sondershausen in die allgemeinen Tarifklassen und der Stationen Gross-Wudicke, Mahlwinkel, Neustadt a/Rübenberg und Oebisfelde in den Ausnahmetarif 6a für Holz, Ergänzung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl durch Aufnahme verschiedener Artikel, Aufnahme der Stationen Gross-Rhüden und Sondershausen in den Ausnahmetarif 12 für rohe Kalisalze usw. und anderweite, grösstentheils ermässigte Frachtsätze für die bisher tarifirten Stationen, Aufnahme der Stationen Beetzendorf, Clötze, Gross-Wudicke, Mahlwinkel und Oebisfelde, sowie Anseremme, Beauraing, Gendron-Celles, Welkenraedt (lokal) und Wiesme in den Ausnahmetarif 13 für Kartoffeln, Aufnahme genannter belgischen Stationen und der Stationen Halberstadt und Stassfurt in den Ausnahmetarif 22 für Zuckerrübensamen, sowie anderweite, in einzelnen Fällen erhöhte, in anderen Fällen ermässigte Frachtsätze für die bisher tarifirten Stationen dieses Ausnahmetarifs und ein neuer Ausnahmetarif 24 für Grubenholz in Sendungen von 10 000 kg zwischen Stationen der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen und belgischen Stationen.

Der Nachtrag XVI zum Heft 2 enthält u. a.: Aufnahme der sächsischen Stationen Cranzahl, Leipzig-Stötteritz, Mulda und Wilzschhaus in die allgemeinen Tarifklassen, Ergänzung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl durch Aufnahme verschiedener Artikel und einen neuen Ausnahmetarif 23 für Hohlglaswaaren in Sendungen von 5 000 kg zwischen Bodenbach und Tetschen und belgischen Stationen.

Die im Ausnahmetarif 22 eintretenden Frachterhöhungen gelten erst vom 15. November d. J. an.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 28. September 1897. (2192)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die für Sand und Kiessendungen im Binnenverkehre der sächsischen Staatsbahnen laut Bekanntmachung vom 12. Dezember 1888 eingeführten, für je ein Kalenderjahr gültigen ermässigten Frachtsätze und Beförderungsbedingungen treten mit Ablauf dieses Jahres ausser Kraft.

Dresden, am 28. September 1897. (2193)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Sassnitz-Hafen in den vorgenannten Verkehr einbezogen und zwar für Einzelwagenladungen sowie für Sendungen bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 45 000 kg. Die Frachtberechnung für Sassnitz-Hafen erfolgt nach den für die Station Crampas-Sassnitz des Bezirks Stettin vorgesehenen Tarifsätzen unter Hinzurechnung eines Zuschlages

a) von 0,004 ℳ für 100 kg bei Aufgabe von Einzelwagenladungen,
b) von 0,003 ℳ für 100 kg bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 45 000 kg.

Breslau, den 27. September 1897. (2194)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden in obenbezeichnetem Verkehre ermässigte bezw. neue Frachtsätze nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt, Halle und Magdeburg zur Einführung gebracht, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft geben werden.

Kattowitz, den 25. Septbr. 1897. (2195)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Oktober dieses Jahres werden in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies usw. die Station Nienburg an der Saale des Direktionsbezirks Magdeburg (Versandstation) und die Stationen Halsbrücke und Muldenhütten der sächsischen Staatsbahnen (Empfangsstationen für Bleihüttenwerke) aufgenommen. Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze und über die Bedingungen, unter denen diese Ausnahme-Frachtsätze zur Anwendung kommen, ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 27. Septbr 1897. (2196)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 25. September l. J. sind im Heft 8 des Verbands-Gütertarifs (Baden-Pfalz) die Artikel Torf, Torfstreu und Torfmull im Ausnahmetarif Nr. 19 gestrichen und im Ausnahmetarif Nr. 26 nachgetragen worden.

Karlsruhe, den 25. Septbr 1897. (2197)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der gr. badischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von russischem Petroleum Mit Geltung vom 5. Oktober 1897 wird ein Ausnahmetarif für die Beförderung von raffinirtem, russischem Petroleum (Leuchtöl, Kerosin) in Wagenladungen zu 10 000 kg von den Stationen Eydtkuhnen transit, Prostken transit, Illowo transit, Thorn transit, Alexandrowo transit und Sosnowice (W. W. E. und J. D. E.) transit nach deutschen Stationen östlich der Elbe mit Einschluss der Stationen Dresden, Leipzig, Halle a/S. und Magdeburg herausgegeben. Die in diesem Tarif enthaltenen Frachtsätze sind erheblich niedriger, wie die Frachtsätze für Petroleum in den respektiven deutschen Binnen- und Verbandstarifen. Druckstücke des fraglichen Ausnahmetarifs sind durch Vermittelung der in demselben aufgeführten Stationen zu beziehen.

Bromberg, den 24. Septbr. 1897. (2198)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. Die in den Nachträgen II und III und im Verfügungswege für Holztransporte im Verkehr mit den Lokalbahnstationen Adelsdorf, Brand, Dormitz, Eckersmühlen, Gremsdorf, Hausen b. Forchh., Hemhofen, Heroldsbach, Heydeck, Hilpoltstein, Höchstadt a. A., Neuhaus b. H., Neunkirchen a. Brand, Steinbach b. Brand und Uttenreuth eingeführten Frachtermässigungen gelten bis zum Ablauf des Jahres 1898.

Für Ziegel- und Backsteine sowie für Kohlen in Wagenladungen im Verkehr mit Frauenaurach sind die bezüglichen Anstosssätze um 0,06 ℳ. für 100 kg zu kürzen.

München, im September 1897. (2199)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin - Stettin - oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. erscheint zu obenbezeichnetem Tarife der Nachtrag I, welcher:

1. neue Frachtsätze für Sendungen von dem bei Station Niedobschütz gelegenen Karlschacht der Johann Jakobgrube,
2. ermässigte Frachtsätze nach Stationen der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franzbahn, sowie nach den Stationen der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn,
3. neue Frachtsätze nach Stationen der Eisenbahndirektion Stettin,
4. neue Frachtsätze nach Stationen der mecklenburg - pommerschen Schmalspurbahnen und
5. Berichtigungen

enthält.

Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Kattowitz, den 27. Septbr. 1897. (2200)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im **Berlin-nordostdeutschen** Güterverkehr (I/III) wird der bisherige Ausnahmefrachtsatz für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets von Trebnitz i. d. Mark nach Rüdersdorf mit 0,14 ℳ. für 100 kg auch über den 1. Oktober d. J. hinaus widerruflich beibehalten.

Der Frachtberechnung ist nach Maassgabe der Bestimmungen des Ausnahmetarifs 6 das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde zu legen.

Bromberg, den 25. September 1897. (2201)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppen - Gütertarif Elberfeld - Essen (Gruppe VII). Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag VI in Kraft, welcher u. a. Sätze für die zur Eröffnung kommende Station Dahlbusch - Rotthausen des Direktionsbezirks Essen enthält.

Elberfeld, den 27. Sept. 1897. (2202)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die königliche Eisenbahndirektion Essen.

Rheinisch - westfälisch - nordwestdeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag I, welcher u. a. neue Frachtsätze für Kohlen etc. in Sendungen von mindestens 10 000 und 45 000 kg von Station Dahlbusch - Rotthausen (Zechen Dahlbusch I, III und IV) des Direktionsbezirks Essen, sowie nach verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Altona und Hannover enthält.

Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 28. September 1897. (2203)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hamburg - mecklenburgischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) durch Aufnahme folgender Artikel erweitert:

6. Brennstoffe des Spezialtarifs III, folgende:
   a) Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt;
   b) Holzkohlen, auch gemahlen und pulverisirt, Holzkohlenbrikets, unverpackt. (Holzkohlenbrikets, verpackt auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen gehören zu den Gütern des Spezialtarifs II);
   c) Torf und Torfkohle, auch gepresst.
7. Holz, wie im Spezialtarif III genannt.

Im Verkehr zwischen Stationen der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz - Eisenbahn und der Neubrandenburg - Friedländer Eisenbahn findet diese Tarifänderung keine Anwendung.

Ferner werden die an der Neubaustrecke Schwerin - Rehna gelegenen Stationen Gadebusch, Gross-Brütz, Holdorf, Lützow, Rehna und Warnitz i. Mecklb. mit dem Tage der Betriebseröffnung in den direkten Verbands-Güter- und Vieh- etc. Verkehr einbezogen. Ueber die Frachtsätze ertheilen die Stationen Auskunft.

Schwerin, den 25. Sept. 1897. (2204)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Lokal-Gütertarif vom 1. September 1894 kommt der Nachtrag 4, gültig vom 1. Oktober d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Schwerin-Rehna zur Einführung.

Der Nachtrag enthält ausser verschiedenen bereits in Geltung befindlichen Aenderungen und Ergänzungen neue Entfernungen für die zum 1. Oktober d. J. auch für den Güterverkehr eingerichtete bisherige Personenhaltestelle Neu-Wokern und für die Stationen Gadebusch, Gross-Brütz, Holdorf, Lützow, Rehna und Warnitz i. Meckl. der Neubaustrecke Schwerin-Rehna.

Schwerin, den 25. Sept. 1897. (2205)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - rechtsrheinischer Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag XIII, welcher u. a. neue Entfernungen für die Stationen Aerzen, Deutsch-Evern, Griessem, Gross-Berkel und Klein-Berkel des Direktionsbezirks Hannover und Dahlbusch-Rotthausen des Direktionsbezirks Essen, sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (Eisen und Stahl), des Seehafen-Ausnahmetarifs D für Eisen und Stahl sowie des Seehafen-Ausnahmetarifs D I (für Schiffsbau-Eisen und Stahl) von der Station Düsseldorf-Hafen enthält.

Die Entfernungen für Aerzen, Griessem, Gross-Berkel und Klein-Berkel gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 28. September 1897. (2206)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Ermächtigung der Aufsichtsbehörde werden mit Wirkung vom 1. Dezember l. J. die Frachtsätze sowie die Umladegebühren der Nebenbahn Rhein - Lahr-Seelbach im Verkehr mit den badischen Staatseisenbahnen und den übrigen badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb, ferner die in den direkten Tarifen im Verkehr mit ausserbadischen Bahnen aufgenommenen Transitfrachtsätze einschliesslich der Mindesttaxe der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach erhöht.

Nähere Auskunft ertheilen die Lahrer Strassenbahn-Gesellschaft in Lahr sowie das diess. Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 28. Sept. 1897. (2207)
Generaldirektion.

Westdeutscher Privatbahn - Kohlenverkehr. Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April d. J. der Nachtrag I, welcher u. a. neue Frachtsätze von unserer Station Dahlbusch-Rotthausen (Zechen Dahlbusch I, III und IV) enthält. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 28. September 1897. (2208)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhrgebiet nach den Rheinhäfen bei Duisburg, Hochfeld Rh. und Ruhrort Hafen. Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Ausnahmetarif vom 1. Juli 1897 der Nachtrag I, welcher u. a. anderweite, theils ermässigte Frachtsätze von verschiedenen Zechen — insbesondere nach dem Hochfelder Hafen — enthält. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 28. September 1897. (2209)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet usw. nach Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken (Gruppe VIII) Am 1. Oktober d. J. erscheint zu dem Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 ein Nachtrag II, welcher neue Frachtsätze von der Station Dahlbusch-Rotthausen des Direktionsbezirks Essen enthält.

Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 28. September 1897. (2210)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güter- und rheinisch - westfälisch - mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Haltestelle Dahlbusch-Rotthausen in den Gütertarif vom 1. April 1895 für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern (Stückgut- und Wagenladungen) sowie in den Kohlen-Ausnahmetarif vom 1. April 1897 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen.

Essen, den 28. September 1897. (2211)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird die Station **Dahlbusch-Rotthausen** des Direktionsbezirks Essen in den Gütertarif für den **rheinischen Nachbarverkehr** einbezogen. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist im Verkehr von und nach Dahlbusch - Rotthausen ausgeschlossen.

Bis zur Herausgabe eines Tarifnachtrages werden der Frachtberechnung bis auf weiteres die Entfernungen von Gelsenkirchen zuzüglich 2 km oder von Kray Nord zuzüglich 3 km — je nachdem sich die Gesammtentfernungen am niedrigsten stellen, zu Grunde gelegt.

Köln, den 29. September 1897. (2212)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord - Ostsee - Eisenbahnverband. Mit dem 1. Oktober d. J. werden die Artikel Torfstreu und Torfmüll in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) des Gütertarifs für den vorbezeichneten Verband aufgenommen.

Altona, den 28. September 1897. (2213)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch - westösterreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Heft 1. Am 1. Oktober d. J. tritt nachstehender Frachtsatz in Kraft:

zwischen Mantern und	Ausnahmetarif 7 (Talkstein)
	Pfennig für 100 kg
Neundorf i/V. . .	142

Dresden, am 28. September 1897. (2214)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Zum Main-Neckarbahn - pfälzischen Gütertarif vom 1. Februar 1891 wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. der Nachtrag XI ausgegeben. Derselbe enthält u. a. die Einbeziehung der Stationen Eichelscheiderhof und Tiefenthal der pfälzischen Eisenbahnen, sowie die Aufnahme der Artikel Torfstreu und Torfmull, ferner Erze, auch aufbereitete usw. wie im Spezialtarif III genannt, in die Ausnahmetarife Nr. 10 und Nr. 14 (Rohstofftarif).
Näheres bei den Güterabfertigungen, durch welche der Nachtrag bezogen werden kann. (2215)
Darmstadt, den 27. September 1897.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Im nordostdeutsch - sächsischen Vieh- etc. Tarif treten mit sofortiger Gültigkeit neue Frachtsätze für die Stationen Lyck und Prostken der ostpreussischen Südbahn in Kraft, welche bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren sind.
Ferner werden die Frachtsätze für 1 qm Ladefläche für Vieh in mehrbödigen Wagen zwischen Marienwalde und Glauchau in 10,74 ℳ. und zwischen Marienburg und Glauchau in 13,76 ℳ. abgeändert. Letzterer Frachtsatz tritt erst mit dem 15. November d. J. in Kraft. (2216)
Bromberg, den 26. September 1897.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch - westdeutscher Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. wird die Station Grube Vaterland des Direktionsbezirks Bromberg in den Ausnahmetarif 9, Klasse II (Eisen des Spez.-Tarifs II) des Tarifs für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft. (2217)
Elberfeld, den 27. September 1897.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - belgischer Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. treten die Nachträge XIX zu den Heften A, I. und II. Abtheilung, und B, sowie der Nachtrag XIV zum Anhang des Hefts A und der Nachtrag XVIII zum Anhang des Hefts B vom Theile II des rheinisch-westfälisch - belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 in Kraft.
Die Nachträge zum Heft A nebst Anhang enthalten u. a.: Aufnahme der Stationen Rheinhausen, Schlaverie und Stolberg-Hammer in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz, der Stationen Hemixem und Hoboken in den Ausnahmetarif 11 für Sand, der Station Rheinhausen in die Ausnahmetarife 13 und 14 für Eisen und Stahl, der Stationen Arloff, Homberg und Niederlahnstein in den Ausnahmetarif 26 für Backsteine und feuerfeste Steine, der Stationen Chênée und Trooz, sowie Herzogenrath, Morsbach und Würselen in den Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien und einen neuen Ausnahmetarif 33 für Guano aussereuropäischer Herkunft und Natronsalpeter zwischen Antwerpen (Bassins et Entrepôt) und Antwerpen (Sud) lokal und transit und den Stationen Bonn, Call, Coblenz M. und Rh., Jülich, Rheinbach, Urmitz, Weissenthurm und Winningen.
In den Nachträgen zum Heft B ist u. a. enthalten: Aufnahme der Station Hörstel in die allgemeinen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 8 für Thomasschlacken und 9 für Holz, der Station Schalke Rh. in die gleichen Ausnahmetarife, ein neuer Ausnahmetarif 31 für Grubenholz zwischen verschiedenen belgischen Stationen und Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Münster, ein neuer Ausnahmetarif 32 für Flussspath (rohe Kalksteine) [castine (pierres calcaires brules)] zwischen verschiedenen belgischen Stationen und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Essen, sowie ein neuer Ausnahmetarif 33 für Guano aussereuropäischer Herkunft und Natronsalpeter zwischen Antwerpen (Bassins et Entrepôt) und Antwerpen (Sud) lokal und transit und Ehrenbreitstein.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Köln, den 29. September 1897. (2218)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Oktober 1897 der Nachtrag I, welcher u. a. neue Frachtsätze für Kohlen etc. in Sendungen von mindestens 10000 und 45000 kg von Station Dahlbusch-Rotthausen des Direktionsbezirks Essen, sowie nach den Stationen Gadebusch, Gross-Brütz, Holdorf, Lützow, Rhena und Warnitz i. Meckl. der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franzbahn und anderweite theils ermässigte Frachtsätze für Kohlen etc. Sendungen von mindestens 45000 kg nach den Stationen Mölln i. L., Oldesloe und Ratzeburg der Lübeck - Büchener Bahn enthält.
Die Frachtsätze nach den genannten Stationen der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franzbahn gelten erst vom 12. Oktober d. J. ab.
Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.
Essen, den 27. September 1897. (2219)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr, Heft 1. Am 1./13. Oktober alten/neuen Stils 1897 tritt der I. Nachtrag zum Deutsch - Sosnowicer Grenztarif, Heft 1 in Kraft. Derselbe enthält:

I. Aenderung des Titelblattes,
II. Aenderung der Einführungsbestimmungen,
III. Ergänzung der besonderen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement (Theil I des deutsch - russischen Verband-Gütertarifs),
IV. Ergänzung und Aenderung der besonderen Tarifvorschriften,
V. Aenderung zu C. Besondere Bestimmungen zum Tarif für die Nebengebühren im Güterverkehr,
VI. Ergänzung zu E. Kilometerzeiger,
VII. Aenderungen und Ergänzungen zu F. Tariftabellen, betreffend u. a. Einführung neuer Ausnahmesätze für Holzstoff und Holzzellstoff sowie anderweite grösstentheils erhöhte Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin, Cassel, Erfurt, Frankfurt a/M., Halle, Magdeburg, Mainz, Stettin und der sächsischen Staatseisenbahnen usw.,
VIII. Aenderungen und Ergänzungen der Erläuterungen über die Bahnhofsverhältnisse.

Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 19. November alten/1. Dezember neuen Stils 1897 in Geltung.
Druckstücke des Nachtrages können durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks käuflich bezogen werden.
Bromberg, den 24. Sept. 1897. (2220)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. tritt zu den Heften 1 bis 6 des Ausnahmetarifs 6 für die Beförderung von Steinkohlen usw. je ein Nachtrag I in Kraft, der Frachtsätze für die Station Dahlbusch - Rotthausen (Zechen Dahlbusch I, III und IV), sowie Berichtigungen und sonstige Aenderungen enthält.
Die eine Erhöhung von 1 ₰ für 100 kg ergebende Berichtigung des Frachtsatzes Gelsenkirchen-Wisch wird erst am 15 November d. J. gültig.
Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.
Essen, den 25. September 1897. (2221)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Schlusstermine für die Güteraufnahme pro 1897. Die Schlusstermine für die Güteraufnahme pro 1897 wurden in einem Verzeichnisse zusammengestellt, welches Verzeichniss von der gefertigten Direktion kostenfrei bezogen werden kann.
Wien, den 29. September 1897. (2222)
Die Direktion.

Oesterreichisch - ungarisch - französischer Eisenbahnverband. Einführung eines Tarifnachtrages. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1897 gelangt der Nachtrag II zu dem Verbands-Gütertarife, Theil IV, Heft 1 vom 1. Juni 1894 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz, Eisenbahnschwellen etc. im Verkehre von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien) nach Stationen der französischen Ostbahn) zur Einführung.
Derselbe enthält:

I. Aenderung der Tarifbestimmungen;
II. neue, bezw. abgeänderte (theilweise erhöhte) Schnittfrachtsätze;
III. Ergänzung und Berichtigung des Kilometerzeigers.

Hierdurch wird das zum Nachtrage I ausgegebene Berichtigungsblatt vom 1. Februar 1897 aufgehoben und ersetzt.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Heller = 10 Centimes erhältlich.
Wien, am 27. September 1897. (2223)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau Oderberger Eisenbahn. Eröffnung der Station Krasznó für den Gesammtverkehr. Mit Bezug auf Abschnitt I des ab 1. Oktober l. J. gültigen Nachtrages XI zu unserem Lokal-Gütertarife wird hiermit bekannt gegeben, dass die Eröffnung der Station Krasznó für den Gesammtverkehr am 1. Oktober l. J. stattfinden wird.
Budapest, am 25. September 1897. (2224)

Elbeumschlags-Verkehr. Für Reis und Reismehl treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende 1898 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
nach Göding	139 ₰
„ Wischau	151 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Göding	134 ₰
„ Wischau	146 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Göding	175 ₰
„ Wischau	187 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 27. September 1897. (2225)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich preussische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Oktober d. J. wird die im Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II der preussischen Staatseisenbahnen enthaltene besondere Bestimmung zu § 12 der Verkehrsordnung, betreffend die Ueberführung der Reisenden in Berlin dahin abgeändert, dass die für die Ueberführung der Reisenden mit dem bahnseitig gestellten Omnibus zu entrichtende Gebühr auf 1,00 ℳ. für jede erwachsene Person und auf 0,50 ℳ. für jedes zahlungspflichtige Kind ermässigt wird.

Die abgeänderte besondere Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 26. September 1897. (2226)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämmtlicher preussischer und der preussisch-hessischen Staatsbahnen.

6. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien: Gruppe I. Nutzhölzer, rund 9 370 cbm (Eichen, Buchen, Erlen, Eschen, Kiefern, Pappeln und Nussbaum). Gruppe XIII. Naturgewachsene und bearbeitete Hammerstiele, letztere aus Hickoryholz, Anstreichpinsel, Feilenhefte, sowie Griffe von Papiermasse. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermine am 28. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 86 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 1 ℳ. für die Gruppe I und von 50 ₰ für die Gruppe XIII postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 20. November d. J.

Breslau, am 16. September 1897. (2227)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Für die 58 km lange Kleinbahn Perleberg-Kyritz wird möglichst zum 15. Oktober d. J. ein **Bahnmeister** gesucht. Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an
die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft
in Perleberg. (2228)

Anzeigen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 26.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 78. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. Oktober 1897.

Inhalt:

Fahrpreisermässigung — Frequenzvermehrung.

Bei den Verhandlungen, welche s. Z. zwischen den deutschen Staatsbahnverwaltungen über die einheitliche Regelung der Personengeldsätze auf Grund ermässigter Einheitstaxen gepflogen wurden, stand naturgemäss die Frage im Vordergrunde, ob und wieweit die Herabsetzung der Fahrpreise eine Frequenzzunahme im Gefolge haben werde. Die Antwort lautete verschieden; ein Theil der Verwaltungen war der Ansicht, dass eine Frequenzvermehrung nicht oder doch wenigstens nicht in dem Maasse eintreten werde, um den Einnahmeausfall infolge der Taxermässigung auszugleichen; andere Verwaltungen vertraten den Standpunkt, dass es zum mindesten geraumer Zeit bedürfen werde, um einen derartigen Ausgleich herbeizuführen. Im grossen und ganzen waren die Ansichten mehr pessimistisch als optimistisch — Uebereinstimmung herrschte nur darin, dass mit einer geringfügigen Ermässigung wenig zu erreichen und ein nennenswerther Verkehrsaufschwung nur dann zu erwarten sei, wenn die Normaltaxe erheblich ermässigt würde.

Es kann sich hier selbstverständlich nicht darum handeln, die einzelnen, bei jener Verhandlung zu Tage getretenen Anschauungen einer Kritik zu unterziehen, geschweige denn eine für die Gesammtheit der deutschen Eisenbahnen zutreffende Lösung jener streitigen Frage herbeiführen zu wollen. Denn die Frage, ob infolge der Taxermässigung eine erheblichere Frequenzvermehrung zu erwarten sei und ob diese Frequenzvermehrung mit der Zeit einen finanziellen Ausgleich zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung herbeiführen könne, ist lediglich lokaler Art, je nachdem die allgemeinen Voraussetzungen für die Entwickelung des Personenverkehres in einem gewissen Bahnbezirke gegeben sind oder nicht. Dichtigkeit der Bevölkerung, allgemeiner Volkswohlstand sowie die Entwickelung der betreffenden Gegend in industrieller und merkantiler Beziehung spielen hier eine ausschlaggebende Rolle, andererseits kommen auch — auf Seite der Eisenbahnen — gewisse Berechnungsfaktoren in Betracht, die für die Beantwortung jener Frage von schwerwiegendster Bedeutung sind und nur für jede

einzelne Bahnlinie gesondert beurtheilt werden können. In dieser Richtung ist von Wichtigkeit, wie der Betrieb der betreffenden Bahnlinie zur Zeit gestaltet ist, in welchem Maassstabe die vorhandenen Zugsverbindungen im Falle einer Frequenzzunahme vermehrt werden müssten und welcher sonstigen Vorkehrungen — in betrieblicher und baulicher Beziehung — es bedürfen würde, um den Anforderungen des gesteigerten Verkehres Rechnung zu tragen.

Für alle diese Gesichtspunkte lässt sich naturgemäss ein allgemeines Schema nicht aufstellen — nur die speziellste Erörterung auf der konkretesten Basis könnte zu einem Ergebnisse führen, welches theoretisch annehmbar erscheint. Ob man — selbst innerhalb dieser engen Grenze — auch thatsächlich der Wahrheit nahe kommen würde, ist eine andere Frage; fast immer hat sich gezeigt, dass alle Vorausberechnungen auf dem Gebiete der Verkehrsentwickelung trügerisch waren; es wirken hier eben Einflüsse mit, die auch der erfahrenste Fachmann im voraus nicht zu präzisiren vermag, und das einzig Tröstliche ist dabei, dass erfahrungsgemäss der Einfluss der jeweils gewährten Verkehrserleichterungen in Ansehung der Frequenz- und Einnahmevermehrung weit öfter unter- als überschätzt worden ist.

Man wird also unter allen Umständen — wenn eine Ermässigung der Fahrpreise in der oder jener Weise durchgeführt werden soll — ein gewisses Risiko in den Kauf zu nehmen haben; man weiss genau, was man opfert, ist aber betreffs desjenigen, was wieder hereingebracht werden soll, auf eine blosse Hoffnung angewiesen, und die besten statistischen Unterlagen können nicht dagegen schützen, dass — bei der Vielgestaltigkeit und Unbestimmbarkeit der in Betracht kommenden Faktoren — das Endergebniss schliesslich ganz anders ausfällt, als ursprünglich angenommen wurde.

Immerhin gibt es aber natürlich gewisse allgemeine Gesichtspunkte, welche — vielleicht mehr vom akademischen Standpunkt aus — für die Beurtheilung der hier vorliegenden Frage von Bedeutung sind, die aber auch in der Praxis vom Eisenbahnfachmann nicht übersehen werden dürfen, wenn es sich um die Durchführung einer Fahrpreisermässigung und zwar einer rationellen Fahrpreisermässigung handelt.

Anerkannt ist zweifellos, dass mit jeder Verbilligung des Reisens der Anreiz zum Reisen wächst, und dass diese Wirkung um so intensiver sich geltend macht, je weiter mit der Ermässigung der Fahrpreise — gegenüber den früheren Sätzen — im einzelnen Falle gegangen wird.

Das Verkehrsbedürfniss, welches die Eisenbahn befriedigen soll, ist nichts absolut Feststehendes, es setzt sich zusammen aus einer Unzahl von Einzelbedürfnissen, und jedes Einzelbedürfniss ist das Produkt der verschiedenartigsten Erwägungen auf Seiten des betreffenden Individuums. Bei diesen Erwägungen spielen unter allen Umständen zwei Fragen die ausschlaggebende Rolle — erstens: was ist die Reise demjenigen, der reisen will, werth? und zweitens: steht das Opfer, welches in Gestalt der Fahrpreiszahlung zu bringen ist, im Verhältniss zu dem durch die Reise zu erreichenden Zweck oder Vortheil? Für die Beantwortung dieser Fragen sind Gesichtspunkte theils objektiver, theils subjektiver Natur maassgebend, objektive, sofern mit der Reise ein materieller Vortheil erreicht werden soll, subjektive, sofern es sich um eine Reise handelt, die nicht die Erreichung eines materiellen Nutzens bezweckt.

Im ersteren Falle ist die Bewerthung der Reise meist von selbst gegeben: rationell ist sie dann, wenn der zu erzielende Geschäftsgewinn den Reiseaufwand übersteigt. Im letzteren Falle fehlt die positive Grenze des Reisewerthes, es tritt an deren Stelle die subjektive Neigung desjenigen, der reisen will, und die Intensität dieser Neigung bestimmt den Werth, den die Reise für das betreffende Individuum hat.

Schon aus dieser Unterscheidung geht hervor, dass eine Fahrpreisermässigung auf jede der beiden Reisekategorien — auf Geschäfts- und Vergnügungsreisen — im allgemeinen verschieden einwirken muss. Bei der Geschäftsreise ist die Höhe des zu erzielenden Gewinnes die Hauptsache, die Höhe der Reisekosten kommt rationeller Weise erst dann in Betracht, wenn dieselbe den erstrebten Gewinn übersteigt, oder sich diesem Gewinn doch soweit nähert, dass die Reise deshalb — unter gleichzeitiger Berücksichtigung des erforderlichen Zeitaufwandes usw. — als unwirthschaftlich zu betrachten ist. Selbst bei abnorm hohen Reisekosten kann eine Geschäftsreise noch gewinnbringend sein und umgekehrt sind niedrige Fahrpreise noch keineswegs geeignet, jede Geschäftsreise zu einer rentablen zu machen. Time is money. Der Einfluss einer Fahrgeldermässigung ist also hier in jedem einzelnen Falle an bestimmte Grenzen gebunden, einmal nach unten, denn er versagt, wenn die Reise trotz der gewährten Ermässigung nicht genügend gewinnbringend ist, sodann nach oben, denn die Reise mit guter Gewinnchance wird unternommen, gleichviel, ob der Fahrpreis hoch oder niedrig normirt ist. Allerdings wird der Spielraum zwischen der wirthschaftlichen und unwirthschaftlichen Geschäftsreise durch eine Fahrgeldermässigung erweitert; je weiter man mit der Fahrgeldermässigung geht, um so mehr wird die Grenze nach unten zu verschoben — ein Theil der Geschäftsreisen, die bei höheren Preisen unwirthschaftlich sind, wird bei niedrigen Fahrpreisen wirthschaftlich, doch bleibt die positive Grenze, welche durch die Höhe des zu erzielenden Geschäftsgewinnes gezogen ist, auch dann bestehen.

Bei der Reise, welche keinen Geschäftsgewinn bezweckt, also bei der Vergnügungsreise, fehlt die positive Grenze; sie wird — wie erwähnt — nicht wegen eines finanziellen Vortheils, sondern aus Neigung unternommen und die Neigung entspringt der Ueberzeugung, dass der durch die Reise zu erlangende Genuss grösser sein wird, als das Opfer an Geld und Zeit, welches durch die Reise bedingt ist. Schon hieraus folgt, dass die Wirkung einer Fahrpreisermässigung hier — man kann wohl sagen — eine mehr originäre ist, als bei der Geschäftsreise, namentlich wirkt sie unbegrenzt nach unten, weil keine objektive Grenze besteht, wo der Reisegenuss aufhört, und weil die Erfahrung lehrt, dass von vielen Seiten schon das Reisen auf der Eisenbahn an sich als ein Genuss betrachtet wird.

Aus dem Gesagten ergibt sich einmal, dass die Entwickelung des Geschäftsreiseverkehres im grossen und ganzen unabhängiger ist von der Gestaltung der Personentarife als die Entwickelung des Vergnügungsverkehres, sodann, in Konsequenz dessen, dass — wenn die Eisenbahnverwaltung bei einer Tarifermässigung Opfer bringt — eine ausgleichende Wirkung mehr von der Hebung des Vergnügungsverkehres wie von einer solchen des Geschäftsreiseverkehres zu erwarten ist. Diese Thatsache würde streng genommen — wenn man vom rein finanziellen Standpunkte ausgehen wollte — dazu führen, dass für Reisen, welche einen Geldwerth haben, also für Geschäftsreisen, höhere Tarife zu erheben seien, als für Reisen, die keinen Geldwerth haben, — für Vergnügungsreisen. Praktisch kann indes ein derartiger Unterschied natürlich niemals in Frage kommen, denn einmal wäre es überhaupt unmöglich, eine Trennung der Reisenden je nach dem Zweck, den sie im einzelnen Falle mit der Reise verfolgen, eintreten zu lassen, andererseits wäre es auch vom allgemein wirthschaftlichen Standpunkte aus ganz verfehlt, wenn diejenigen Reisenden, die aus Erwerbsgründen reisen müssen, ungünstiger behandelt werden sollten, wie diejenigen, die zu ihrem Vergnügen die Eisenbahn benutzen. Man hat schon bisher den bestehenden Reiseeinrichtungen der Eisenbahnen, wie insbesondere den Saison- und Rundreisekarten sowie den zusammenstellbaren Fahrscheinheften, nicht ganz mit Unrecht den Vorwurf gemacht, dass sie thatsächlich mehr dem Vergnügungs- als dem Geschäftsreiseverkehr zu gute kommen. Eine Reform des Personengeldtarifwesens bei gleichmässiger Herabsetzung der Taxen wird gerechter Weise beide

Reisegattungen gleichmässig zu berücksichtigen haben, und dies wird wohl am zweckmässigsten dadurch zu erreichen sein, dass alle Sondertarife in Wegfall gebracht werden.

Der Umfang des Verkehrsaufschwunges, der im Fall der Tarifermässigung — in erster Linie aus dem Vergnügungsverkehr, in zweiter Linie aus dem Geschäftsreiseverkehr — zu erwarten steht, wird selbstverständlich wesentlich von der Höhe der zu gewährenden Ermässigung abhängen. Es würde natürlich viel zu weit führen, wenn hier im einzelnen auf die Gesichtspunkte und Erwägungen eingegangen werden sollte, welche für eine anderweite Regulirung der in den einzelnen deutschen Bahnbereichen geltenden Normaltaxen in Betracht kommen. Dies ist eine Frage von so eminenter wirthschaftlicher und finanzieller Bedeutung, dass sie ohne die eingehendsten und sorgfältigsten Erhebungen überhaupt nicht beantwortet werden kann, und es ist voll zu verstehen, wenn die verantwortlichen Eisenbahnfinanzmänner die Wege nicht begehen wollen, die ihnen von einer verkehrskommunistischen Parteipresse leichten Herzens empfohlen werden.

Trotzdem sind wir aber der Ansicht, dass man auch mit der Vorsicht zu weit gehen kann, und dies scheint uns allerdings bei den früheren Verhandlungen zwischen den deutschen Staatsbahnverwaltungen bis zu einem gewissen Grade der Fall gewesen zu sein. Wir wollen hier nicht weiter auf die Ergebnisse eingehen, welche hinsichtlich der Frequenzvermehrung in anderen Ländern mit Tarifermässigungen erzielt worden sind; in Deutschland liegen die Verhältnisse thatsächlich anders, als beispielsweise in Ungarn und in Russland, wo durch billige Tarife das bis dahin schlummernde Reisebedürfniss der grossen Masse erst geweckt werden musste. Trotzdem kann wohl aber als feststehend angenommen werden, dass nahezu in allen deutschen Landestheilen gerade in Bezug auf den Vergnügungsverkehr noch ein grosses latentes Reisebedürfniss vorhanden ist, welches für die Eisenbahnen nutztragend werden wird, wenn das Reisen in zulänglicher Weise verbilligt wird. Es sind zweifellos recht stattliche Ziffern, wenn die statistischen Berichte melden, dass beispielsweise in Preussen jeder Einwohner 12½ und in Sachsen 11¼ Eisenbahnfahrten jährlich zurücklegt; wollte man indess hieraus folgern, dass schon jetzt für das Reisebedürfniss aller Klassen genügend gesorgt sei, so würde man gründlich irren, — gerade so, als wenn man aus einer Vermögensstatistik, welche nachweist, dass auf jeden Steuerzahler einer Stadt mit besonders reichen Einwohnern ein durchschnittliches Einkommen von — sagen wir — 3 000 ℳ entfällt, den Schluss ziehen wollte, dass jeder Nothstand beseitigt sei. Von jenen Prozenten entfällt ohne Zweifel ein ganz erheblicher Theil auf solche Verkehrsinteressenten, welche berufsmässig viel reisen müssen, und diejenige Klasse der Vergnügungsreisenden, die durch besonders günstige Vermögensverhältnisse in die Lage gesetzt ist, ihrer Reiselust unbeschränkt die Zügel schiessen zu lassen. Der Rest vertheilt sich alsdann auf die Gesammtheit der übrigen Reiseinteressenten, und zwar auch nicht gleichmässig, sondern in der Weise, dass mit der Verminderung des Einkommens die Betheiligung am Reiseverkehr — etwa quadratisch — abnimmt. Ein Familienvater, der 3 000 ℳ jährliches Einkommen hat, wird in der Regel noch keineswegs in der Lage sein, sich den vierten Theil derjenigen Vergnügungs- und Erholungsreisen zu gönnen, die ein jährliches Einkommen von 12 000 ℳ ermöglicht.

Dass bei einer derartigen Repartition des Reisegenusses für die mittleren und unteren Einkommenklassen im allgemeinen nicht viel übrig bleiben wird, ist klar, und die Erfahrung lehrt thatsächlich, dass zur Zeit auch in Deutschland ein grosser Theil der mässig begüterten Familien verhindert ist, dem Bedürfniss nach zeitweiligen Erholungs- und Vergnügungsreisen selbst innerhalb rationeller Grenzen zu entsprechen. Ein jeder kann im alltäglichen Leben die Wahrnehmung machen, dass selbst im allgemeinen auskömmlich situirte Familien — namentlich solche mit grösserer Kopfzahl — Erholungsreisen auch in der näheren Umgebung als einen Luxus betrachten, den man sich der damit verbundenen Kosten wegen nur einige Male im Jahre gestatten darf. Es handelt sich hierbei — abgesehen von den wirklich armen Volksklassen — hauptsächlich um die breiten Schichten des Mittelstandes, also um einen Bestandtheil der Bevölkerung, der infolge seiner numerischen Stärke einen grossen Faktor für die Einnahmen der Eisenbahnen aus dem Vergnügungsverkehr ausmachen könnte und im Fall einer ausgiebigen Tarifermässigung wohl auch ausmachen würde. Bei beschränkten Vermögensverhältnissen wirkt eine einmalige Ausgabe von 4 ℳ wirthschaftlich ganz anders als eine zweimalige Ausgabe von 2 ℳ. Dies zeigt am besten die rege Benutzung der hin und wieder gebotenen billigen Reisegelegenheiten, die allerwärts gerade vom kleineren Mittelstande mit Vorliebe benutzt werden.

Das rationelle Reisebedürfniss hat sich im Laufe der Zeit zweifellos vermehrt und zwar ganz erklärlicher Weise, denn einmal weist das moderne Grossstadtleben mit seinem nervös machenden Treiben, seinem Lärm und seinen mangelhaften Wohnungsverhältnissen auch den wirthschaftlich denkenden Hausvater immer mehr auf den zeitweisen Genuss von Ruhe und guter Luft in entlegeneren Gegenden hin, und andererseits ist auch schon aus der Thatsache an sich, dass das Verkehrswesen in allen seinen Beziehungen in unserer Zeit eine so ungeahnte Ausdehnung erfahren hat, für den einzelnen ein gewisser moralischer Anspruch darauf herzuleiten, dass ihm eine wenn auch bescheidene Theilnahme an den Wohlthaten jenes erleichterten Verkehrs ermöglicht werde.

Bei der grossen Reiselust, welche gerade die Deutschen vor allen anderen Nationen auszeichnet, ist mit Bestimmtheit anzunehmen, dass im Falle der Verbilligung des Reisens ein wesentlicher Aufschwung des für eine Frequenzvermehrung zunächst in Betracht kommenden Vergnügungsverkehres eintreten würde, und zwar wird dies mutatis mutandis überall der Fall sein, selbst da, wo zur Zeit noch über mangelhafte Entwickelung des Personenverkehres geklagt wird.

Insofern vermögen wir den pessimistischen Anschauungen, welche bei den eingangs gedachten Verhandlungen von einem Theile der deutschen Staatsbahnvertreter geltend gemacht wurden, nicht beizupflichten, wir halten im Gegentheil dafür, dass im grossen und ganzen die Chancen für eine in vernünftigen Grenzen gehaltene Verbilligung der Personengeldtarife auch in finanzieller Hinsicht günstig liegen — vielleicht günstiger wie bei manchem anderen grossen wirthschaftlichen Experimente, das durch die ökonomische Entwickelung unserer Zeit bedingt war. Es ist keine leere Redensart, wenn man behauptet, dass jede Verkehrserleichterung ihre Früchte in sich selbst trägt. Einen guten Beweis hierfür geben die Strassenbahnen, welche zumeist in den letzten Jahren mit ausgiebigen Fahrgeldermässigungen vorgegangen sind und sich über den schliesslichen finanziellen Erfolg wahrlich nicht zu beklagen hatten — selbst in denjenigen Relationen nicht, welche früher als nicht besonders entwickelungsfähig angesehen wurden.

Einen Beweis gibt aber auch die Bewegung der Personengeldeinnahmen bei den Eisenbahnen selbst. Bei den preussischen Staatsbahnen waren beispielsweise allein für das Betriebsjahr 1895/96 gegenüber dem Vorjahre 36 843 581 Reisende mehr mit 21 915 929 ℳ Mehreinnahme zu verzeichnen. Es ist innerhalb dieser Zeit nichts eingetreten, was eine derartige Frequenzvermehrung erklären könnte. Weder hat eine allgemeine Herabsetzung der Fahrpreise stattgefunden, noch ist für das Jahr 1896 ein wesentlicher Umschwung in den allgemeinen Geschäfts- und Erwerbsverhältnissen gegenüber dem Jahre 1895 zu konstatiren. Wenn trotzdem ein derartiger Verkehrszuwachs stattfand, so kann dies nur auf die innere Kraft und Entwickelungsfähigkeit des Eisenbahnpersonenverkehres überhaupt zurückgeführt werden, auf die Ausbreitungstendenz, welche ihm innewohnt und welche voraussichtlich in noch ganz anderem Umfange zur Geltung kommen wird, wenn das Reisen durch

Gewährung entsprechender Fahrpreisermässigungen erleichtert wird.

Demgegenüber möchten wir auf die schreckenerregenden Ausfallsziffern, welche uns die Eisenbahnstatistik an die Hand gibt, nicht allzu viel Gewicht legen. Die vorliegende Frage sollte unseres Erachtens überhaupt mehr nach dem Gefühl und nach allgemeiner Erfahrung entschieden werden, als auf Grund der Statistik, weil dieser für ihre Berechnungen immer die wichtigste Ziffer fehlen wird. Das Gefühl sagt aber jedem, der für die Entwickelung und für die Bedürfnisse des Volkslebens einen offenen Blick hat, dass in den breiten Schichten der Bevölkerung noch ein grosser Theil Reiselust und Reisebedürfniss vorhanden ist, welches den Eisenbahnen zu gute kommen muss, wenn die Fahrpreise ermässigt werden.

Die Sonderausstellung der sächsischen Staatseisenbahnen für Signal- und Elektrotechnik

in der sächsisch-thüringischen Industrie- und Gewerbeausstellung in Leipzig 1897.

(Schluss aus Nr. 77).

Von besonderem Interesse ist noch die Anordnung und die Bedienungsweise der Blockwerke. Nachdem im vorhergehenden die in Anwendung kommenden Blockfelder in der Hauptsache Erwähnung gefunden haben, wird es genügen, wenn wir das der Einrichtung zu Grunde liegende Bedienungsschema, wie es sich auch auf einer besonderen Tafel aufgezeichnet findet, hier nebenstehend anfügen.

Wie aus dem Schema hervorgeht, kommen daher folgende Blockfelder zur Anwendung:

a) in der Stellerei:
   1 Signalfeld, 1 Streckenentriegelungsfeld, 1 Fahrstrassenfeld und 1 Vorsignalfeld für die vier Einfahrten,
   1 Signalfeld, 1 Streckenblockfeld und 1 Fahrstrassenfeld für die vier Ausfahrten;

b) in der Station:
   1 Einfahrtsfeld, 1 Ausfahrtsfeld und 1 Entriegelungsfeld für die vier Ein- und die vier Ausfahrten sowie als Ergänzung 2 Zustimmungskontakte;

c) am Entriegelungsposten auf der Strecke:
   1 Entriegelungsblockfeld für die vier Ausfahrten;

d) am Vorsignalposten:
   1 Vorsignalblockfeld für die vier Einfahrten;

c) am Streckenblockposten:
   2 Streckenblockfelder für die beiden Fahrtrichtungen.

Sämmtliche Blockwerke sind solche nach der bekannten Konstruktion von Siemens & Halske in Berlin. Auf einige von der sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung daran veranlassten Verbesserungen, als Anbringung einer Induktorkurbelsperre, um das unbeabsichtigte Entsenden von Wechselströmen beim Drücken des Klingeltasters zu verhüten, sowie ferner Veränderung der Zahnform am Steigrade, um einer missbräuchlichen Behandlung des Apparates seitens der Wärter nach einer gewissen Richtung hin vorzubeugen, soll hier nur nebenbei hingewiesen werden.

Die vom Stellwerkswärter und dem Stationsbeamten bei den vorkommenden Zugsläufen vorzunehmenden Thätigkeiten finden sich auf einer besonderen Bedienungstabelle verzeichnet. Handelt es sich beispielsweise um eine Einfahrt in das Güterzugsgeleis, Zugslauf 1^b, so sind, abgesehen von den mit den elektrischen Klingeln oder sonst zu gebenden Anrufen usw., folgende Thätigkeiten auszuüben:

1. Umlegen des Räumungssignalhebels B in der Stellerei
2. Einstellen des Zustimmungskontaktes auf die Fahrt I^b seitens des dienstleitenden Beamten
3. Umlegen der Weichenstellhebel f und g
   Umlegen des Fahrstrassenhebels $I^a I^b$ in der der Einfahrt I^b entsprechenden Richtung
   Festlegung der Fahrstrasse I^b durch Blockirung des Fahrstrassenblockfeldes I^{ab} II^{ab}
   } in der Stellerei.
4. Blockirung des Einfahrtblockfeldes 1^{ab} 2^{ab} in der Station, wodurch das den Signalverschlusshebel festhaltende Signalblockfeld 1^{ab} 2^{ab} der Stellerei frei wird. Vorbedingung dafür ist, dass die oben genannte Fahrstrassenblockirung auch wirklich erfolgt ist.
5. Umlegen des Signalverschlusshebels 1^{ab} 2^{ab},
   Umlegen des Signalhebels 1^{ab}
   Blockiren des Vorsignalblockfeldes 1^{ab} 2^{ab}
   } in der Stellerei,
   wodurch das Vorsignalfeld und dadurch selbstthätig das Vorsignal am Vorsignalposten frei wird.
6. Inzwischen ist der Zug am Streckenblockposten vorbeigefahren, welcher sich das bezügliche Streckenblockfeld danach blockirt hat.
7. Nach Vorüberfahrt am Vorsignalblockposten stellt dieser das Vorsignal auf Halt und blockirt es, wodurch das Vorsignalblockfeld in der Stellerei wieder frei wird.
8. Nach Durchfahrt des Zuges durch den Stellereibereich legt der Stellwerkswärter erst den Signalhebel 1^{ab} und dann den Signalverschlusshebel 1^{ab} 2^{ab} in die Ruhelage zurück, blockirt das Signalblockfeld (zur Festlegung des Signalverschlusshebels), wodurch das Entriegelungsblockfeld I^{ab} II^{ab} in der Station und das Streckenentriegelungsblockfeld in der Stellerei frei werden, und gibt ferner durch Blockiren des letzteren den Streckenblockposten frei.
9. Nachdem der Zug inzwischen in die Station eingefahren ist, stellt der dienstleitende Beamte den Zustimmungskontakt wieder auf das Ruhefeld zurück und die Station blockirt das Entriegelungsblockfeld I^{ab} II^{ab}, wodurch das Einfahrtsblockfeld 1^{ab} 2^{ab} daselbst wieder frei, die Fahrstrasse I^b in der Stellerei aber durch Freiwerden des Fahrstrassenblockfeldes I^{ab} II^{ab} entriegelt wird.
10. Der Stellwerkswärter hat nunmehr nur noch den Fahrstrassenhebel I^{ab}, die Weichenstellhebel f und g und den Räumungssignalhebel B in die Ruhestellung zurückzubringen.

Die hier beschriebenen Thätigkeiten lassen sich auf den Bedienungstabellen in ihrer ganzen Reihenfolge leicht überblicken. Im Betriebe gehen sie bald so in das Gedächtniss des Wärters über, dass er der Bedienungstabelle kaum mehr bedarf.

Auf einer besonderen Tafel findet sich auch die genaue Schaltung der sämmtlichen elektrischen Block- und Kingelapparate übersichtlich dargestellt, sodass es dem Fachmanne möglich ist, bei allen auf elektrischem Wege auszuübenden Thätigkeiten den Stromlauf zu verfolgen.

Als sonstige Zubehöre der Stellerei und der zugehörigen Station sind noch folgende anzuführen:

je 1 Morsewerk, geliefert von Siemens & Halske in Berlin,
je 1 Fernsprecher, geliefert von J. Berliner in Hannover,
je 1 Zimmerläutewerk, geliefert von Siemens & Halske in Berlin.

Die Station enthält ausserdem noch einen magnetelektrischen Induktor zum Geben der Glockensignale. Ausserhalb der Stellerei, hinter dem Treppenaufgange, ist ferner ein Streckenläutewerk (in Blechgehäuse) zur Aufstellung gekommen.

Ruhezustand.	Streckenblockposten. →	Streckenblockposten. ←	Vorsignalblockposten. Vorsign.	Vorsignalblockposten. Res.	Entriegelungsblockposten. Fahrstr. Entr. III IV V VI	Entriegelungsblockposten. Res	Kontakt am Signalhebel	Stellerei. Str Bl.	Stellerei. Fahrstr. Iab IIab	Stellerei. Vors. sign.	Stellerei. Sign. 1ab 2ab	Stellerei. Fahrstr. III IV V VI	Stellerei. Sign. 3. 4. 5. 6.	Stellerei. Str Bl.	Stellerei. Res.	Zustimmungskontakte. Ia Ib	Zustimmungskontakte. IIa IIb	Telegraphenexpedition. Einf. 1ab 2ab	Telegraphenexpedition. Entr. Iab IIab	Telegraphenexpedition. Ausf. 3. 4. 5. 6.	Telegraphenexpedition. Res.
Reihenfolge der Blockthätigkeiten	Einfahrt 1b, von X in das Gütergleis. (Die anderen Einfahrten in ähnlicher Weise.)																				
1.																					
2.																					
3.																					
4.																					
5.																					
6.																					
7.																					
8.																					
	nach erfolgter Einfahrt.																				
9																					
10.																					
	Ausfahrt 3, aus dem Gütergleise nach X. (Die anderen Ausfahrten in ähnlicher Weise.)																				
1.																					
2.																					
3.																					
4.																					
5.																					
6.																					

Darin bedeutet:

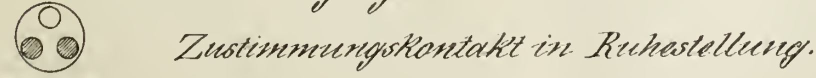
○ Blockfeld weiß, nicht blockirt.

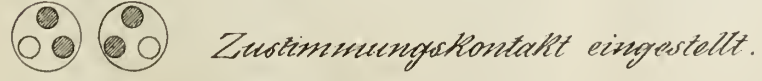
Blockfeld roth, nicht blockirt.

Blockfeld roth, blockirt.

Blockfeld roth, blockirt, ohne Eingriff in das Stellwerk.

Blockung eines Feldes mit } Eingriff in das Stellwerk.
Blockung eines Feldes ohne } Eingriff in das Stellwerk.
Blockung eines Feldes mit } Eingriff in das Stellwerk
(ein Hebel umgelegt, ein anderer in der Mittellage).


Zustimmungskontakt in Ruhestellung.


Zustimmungskontakt eingestellt.

Blockung eines Feldes und hierbei Freigabe eines anderen Feldes.

Vorbedingung für die Blockung eines Feldes (ein anderes Feld muß geblockt oder entblockt sein oder dergleichen.

Auch diese Apparate sind sämmtlich betriebsfertig aufgestellt und eingeschaltet, sodass es möglich ist, mit Hilfe der Morsewerke beispielsweise die Zugmeldungen zu geben, mittelst der Fernsprecher sich von der Stellerei aus mit der Station zu verständigen und durch Ingangsetzung des Induktors das Glockensignal nach der Stellerei beziehentlich nach der Strecke fortzugeben.

Noch soll erwähnt werden, dass die für gewöhnlich in Gehäusen verschlossenen Apparate oder Apparattheile soweit erforderlich Glasabschlüsse erhalten haben, wodurch es den Besuchern besonders bequem gemacht ist, den inneren Mechanismus der Apparate zu studiren.

Von den übrigen, in das Gebiet der Signal- und Weichenstellereien gehörigen Ausstellungsgegenständen finden wir noch eine ganze Anzahl, die der Erwähnung werth sind. So sind zunächst in einzelnen Mappen die vollständigen Entwürfe und Ausführungszeichnungen kürzlich hergestellter Sicherheitseinrichtungen ausgelegt. Es ist darin alles, was an zeichnerischen und schriftlichen Unterlagen von der Planung bis zur Inbetriebnahme der Stellerei erforderlich ist, enthalten, als der von der Verwaltung angefertigte Entwurf, der Lieferungsvertrag mit der ausführenden Fabrik, die Ausführungszeichnungen der letzteren in grösster Ausführlichkeit, die von der Verwaltung selbst aufgestellte Schaltungszeichnung sowie zum Schluss die zur Inbetriebnahme gehörige Bedienungsanweisung.

Von besonderem Interesse ist dann ferner der ausgestellte Entwurf für die Sicherungsanlagen auf dem neuen Personen-Hauptbahnhofe in Dresden-Altstadt. Es sind für diesen grossen Personenbahnhof, der gegenwärtig seiner Vollendung entgegengeht, insgesammt 11 Signal- und Weichenstellereien mit zusammen 125 Weichenhebeln, 87 Signalhebeln und 100 Fahrstrassen- und Signal-Verschlusshebeln sowie 127 Blockfeldern in Aussicht genommen. Die grösste Ausdehnung erhielt das Stellwerk VII mit zusammen 59 Hebeln und 22 Blockfeldern. Ausserdem kommen in den 11 Stellereien und den zwei zugehörigen Telegraphen-Zweigstellen noch 41 Morsewerke und 22 Fernsprecher lediglich zur Abwickelung des Zugsverkehrs innerhalb des Bahnhofs zur Aufstellung. Die Leitung des Verkehrs soll von den zu beiden Seiten des Stationsgebäudes gelegenen Hauptstellereien aus erfolgen, weshalb die sonst übliche Anordnung der Zustimmungskontakte hier entfällt. Als Grund für diese Betriebseinrichtung ist angegeben, dass bei der grossen Ausdehnung der Geleisanlagen und bei dem starken Zugsverkehre es dem dienstleitenden Stationsbeamten nicht möglich wäre, sich eine genaue Uebersicht über die Freiheit der Fahrstrassen usw. zu verschaffen. Die elektrische Fahrstrassenfesthaltung bis nach Vollendung der Zugsläufe ist aber auch hier allenthalben vorgesehen.

Weiter sind in einer Mappe noch die Zeichnungen von ausgeführten Stellwerksgebäuden in reicher Auswahl ausgestellt. Darunter finden sich auch einige von besonderer architektonischer Ausstattung, und zwar kommen die betreffenden Gebäude an besonders augenfälligen Stellen des Personen-Hauptbahnhofes in Dresden-A. zur Aufstellung. Aus den Zeichnungen ist ferner zu ersehen, dass zur Aufnahme der Stellwerke bei den sächsischen Staatseisenbahnen neuerdings allgemein Thurmgebäude angeordnet werden. Es geschieht dies in erster Linie zu dem Zwecke, um dem Stellwerkswärter eine möglichst vollkommene Uebersicht über den ganzen Stellereibereich zu verschaffen, sodann aber auch deshalb, um in dem entstehenden Untergeschosse die erforderlichen Nebenräume für die Unterbringung der Kohlen- und Holzvorräthe, der Laternen und sonstigen Geräthe in einfachster Weise zu erhalten. Die Umfassungen des eigentlichen Stellwerksraumes finden wir bei älteren Ausführungen vielfach aus Eisenfachwerk mit Gipsdielen, bei den neueren aus massiven Ziegelwänden hergestellt. Die letztere Ausführung soll in Bezug auf die Warmhaltung des Raumes wie auch sonst den Vorzug verdienen.

Von den ausgestellten grösseren Wandzeichnungen seien hier nur die der üblichen Gittermastsignale mit allen zugehörigen Einzelheiten, einiger auf eisernen Säulen über den Geleisen stehenden Stellwerksgebäude in Eisenkonstruktion, sowie mehrere Signalständer und Signalbrücken mit den darauf in verschiedener Weise gruppirten Signalen erwähnt. Die letztgenannten Signalbrücken und -Ständer sind in der Hauptsache für den Personen-Hauptbahnhof Dresden-A. bestimmt, wo es zur Aufstellung einzelner Mastsignale vielfach an dem erforderlichen Platz mangelt. Als zu den Sicherheitseinrichtungen gehörig erwähnen wir noch das Modell eines aufschneidbaren Weichenspitzenverschlusses von C. Thomass in Dresden, welcher dem Umstande besonders Rechnung tragen soll, dass die Weichen der sächsischen Staatseisenbahnen keinen festen Zungendrehpunkt besitzen, sondern ein gewisses Wandern der Zungen zulassen; ferner drei Modelle Jüdel'scher Konstruktionen, und zwar das von einem Stellwerke älterer Bauart, wie sie in Sachsen zum Theil noch vorhanden sind, das eines aufschneidbaren Gestänge-Weichenhebels in Verbindung mit dem Gelenk-Weichenschlosse einer Weiche und das eines Stellwerkes neuerer Bauart mit Weichen-Signal- und Fahrstrassenhebeln in Verbindung mit dem bekannten Haken-Weichenschloss sowie mit einem zweiarmigen Signale, sowie endlich das Modell eines aufschneidbaren Weichenspitzen-Verschlusses mit Stellhebel von der Maschinenfabrik Bruchsal, A.-G., vormals Schnabel & Henning. Die Modelle stellen in leicht erkennbarer Weise den Zusammenhang zwischen den Stellhebeln und der Weiche, beziehentlich dem Signale dar, und es soll die getroffene Auswahl zugleich ein Bild von den in Sachsen zur Zeit zumeist bevorzugten Konstruktionen abgeben.

Wenn wir uns nunmehr der der Schwachstromtechnik angehörenden Abtheilung der Ausstellung zuwenden, aus der einzelne Gegenstände allerdings schon in dem vorhergehenden Abschnitte Erwähnung finden mussten, so fallen uns zunächst einige bemerkenswerthe Wandkarten ins Auge. Auf vier, den vier Telegraphen-Inspektionsbezirken entsprechenden Zeichnungen findet sich in übersichtlicher Darstellung das gesammte Telegraphennetz mit allen darin eingeschalteten Apparaten, als Morsewerke, Fernsprecher, Läutewerksinduktoren, Signal-Abfangvorrichtungen und Registriruhren zur Feststellung der Zuggeschwindigkeiten (nur auf wenigen Linien vorhanden) aufgezeichnet. Nach den im Sonderkatalog enthaltenen Angaben sind bis Ende 1896 im gesammten sächsischen Bahnbereiche 1 154 Morsewerke und 153 Fernsprecher (bei etwa 3 000 km Bahnlänge) vorhanden. Die Fernsprecher werden in Sachsen neuerdings auf fast allen neuen Nebenbahnen angewendet, und auf älteren Nebenbahnen werden die bisher aufgestellten Morsewerke nach und nach durch Fernsprecher ersetzt. Ferner kommen die Fernsprecher in der Folge bei den meisten Signal- und Weichenstellereien zum Zwecke schnellerer Verständigung mit der Station usw. zur Anwendung. Nebenbei dienen sie hier noch der leichten und sicheren Verständigung bei den erstmaligen wie periodischen Prüfungen der Sicherheitseinrichtungen, namentlich wenn dabei mehrere auf einander wirkende Stellereien in Frage kommen. Wie wir erfahren, hat die Verwaltung zu dem letzteren Zwecke in neuester Zeit auch transportable Fernsprecher, die an eine beliebige Telegraphenleitung angehängt werden können, angeschafft. Die damit angestellten Proben sollen ein recht befriedigendes Ergebniss geliefert haben.

Weiter erwähnen wir eine Uebersichtskarte des Bahnnetzes in grösserem Maassstabe, auf der die mit Strecken-Blockausrüstungen versehenen Linien besonders hervorgehoben sind. Die Länge dieser Linien beträgt rund 710 km. Da die Einrichtung nur bei den Hauptbahnlinien in Frage kommen kann, die Länge der letzteren sich aber etwa auf 1 830 km beläuft, so ergibt sich, dass 39 % der Hauptbahnlinien mit Streckenblockausrüstung versehen sind, ein Prozentsatz, der sich kaum anderswo in dieser Höhe finden dürfte. Die Zahl der bis Ende 1896 zur Verwendung gekommenen Blockfelder hat die stattliche Höhe von 1 755 erreicht, worunter diejenigen der Signal- und Weichenstellereien allerdings einbegriffen sind.

Von den der Schwachstromtechnik angehörigen Apparaten können wir hier nur diejenigen anführen, die besondere Eigenthümlichkeiten besitzen, dabei aber zugleich von allgemeinem Interesse sind. Wir erwähnen zuvörderst ein zweitheiliges Blockwerk für Batteriestrom. Dasselbe fand früher, wo die Signal- und Weichenstellereien mit Rücksicht auf den verhältnissmässig hohen Kostenaufwand noch nicht so oft zur Ausführung kamen, da Anwendung, wo das Einfahrtssignal von einem von der Station entfernt liegenden Posten aus bedient werden musste. Der Batterieblock, welcher im Grunde genommen aus einem in geschlossenem Gehäuse befindlichen Elektromagneten besteht, dessen Anker im (stromlosen) Ruhezustande den Signalhebel in der Haltlage festhält, kommt im Freien zur Aufstellung. Die Freigabe erfolgt dann von der Station aus unter Benutzung eines Zustimmungskontaktes, wobei durch den nun fliessenden Batteriestrom der Anker im Blockwerke ausgelöst wird, der Signalhebel daher gezogen werden kann. Nach Einfahrt des Zuges legt der Wärter den Signalhebel zurück, und durch Zurückstellen des Zustimmungskontaktes seitens des dienstleitenden Beamten wird die Verriegelung des Signales wieder bewirkt. Durch eine mit der Einrichtung verbundene Klingeleinrichtung kann sich der dienstleitende Beamte überzeugen, ob das Signal auch thatsächlich in der Haltlage sich befindet. Die Apparate, welche zur Zeit noch in mehreren Exemplaren im Betriebe sind, sollen sich gut bewähren.

Weiter erwähnen wir eine Mastkontakteinrichtung mit Prüfungstaster zur Prüfung der Stellung von Signalen. Die Anordnung wird hauptsächlich an Einfahrtssignalen und zwar in den Fällen nöthig, wo die Signalflügel von der Station beziehentlich von der Stellerei aus nicht gesehen werden können. Die Kontakteinrichtung steht mit dem Mechanismus der Flügelbewegung in Verbindung. Vom Signale nach der Station beziehentlich der Stellerei, wo der Prüfungstaster und die zugehörige Klingel nebst der aus etwa vier Elementen bestehenden Batterie sich befinden, wird eine Leitung gezogen, und es ertönt dann beim Drücken des Tasters die Klingel, sobald das Signal in der Haltlage sich befindet. Das Nichtansprechen der Klingel zeigt an, dass das Signal sich nicht mehr in der Haltlage befindet. Die Einrichtung, welche in zahlreichen Fällen schon bei den sächsischen Staatseisenbahnen angewendet worden ist, soll sich gut bewähren.

Wir führen ferner einen elektrischen Weichenriegel zur Verriegelung einzelner Weichen, von Siemens & Halske in Berlin gebaut, auf. Der Apparat, welcher dicht neben der Weiche eingebaut wird und die Weichenzugstange in der Regel direkt verriegelt, ist im Prinzipe nichts anderes als ein Blockwerk. Die vom Wärter vorzunehmende, die Weichenriegelung bewirkende Apparatblockirung erfolgt aber mechanisch durch Drehen eines in den Apparat einzubringenden Schlüssels. Das Steigrad des Blockmechanismus wird dabei in ganz geordneter Weise bewegt, was dadurch möglich ist, dass das Echappement bewegliche Zähne enthält. Die Entriegelung der Weiche erfolgt dadurch, dass von der Station oder von einem sonstigen Entriegelungsposten aus mittelst eines gewöhnlichen Blockfeldes Wechselströme in den Weichenriegelapparat entsendet werden, wodurch das Steigrad in Bewegung gesetzt und die Riegelstange zum Zurückspringen gebracht wird. Häufig ist die Anordnung so getroffen, dass der von der Station zur Freigabe eines Einfahrtssignales entsendete Blockstrom durch einen besonderen Kontakt am Weichenriegel geleitet wird, um die Bedingung zu erfüllen, dass die betreffende Weiche, die dann beliebig weit von der Stellerei entfernt liegen kann, verriegelt sein muss, ehe das Einfahrtssignal in die Freistellung gebracht werden kann.

Weiter wird uns ein Schienendurchbiegungskontakt mit Quecksilberfüllung von Siemens & Halske in Berlin vorgeführt. Es ist dies die einzige Art derartiger Apparate, die bei den sächsischen Staatseisenbahnen im dauernden Betriebe zur Verwendung gekommen sind. Sie dienen zur Abgabe von Zugannäherungssignalen bei verkehrsreichen Wegeübergängen, zur Bethätigung der Apparate zur Registrirung der Zuggeschwindigkeiten und neuerdings besonders zur Fahrstrassenentriegelung nach erfolgten Zugausfahrten, wie dies oben bereits näher beschrieben wurde.

Dann finden wir noch einen recht zweckmässigen Feuermeldeapparat ausgestellt. Derselbe soll dem die Nachtwache in Güterschuppen usw. ausübenden Wächter die Möglichkeit geben, von verschiedenen Stellen aus ein Alarmsignal nach der nächsten Feuermeldestelle zu geben. Es wird durch diese Anordnung im gegebenen Falle die Zeit gewonnen, welche der Wächter zur Zurücklegung des Weges bis zur Feuermeldestelle gebrauchen würde. Da der Apparat nur bei Anwendung eines besonderen Schlüssels gehandhabt werden kann, so ist jede missbräuchliche Benutzung desselben ausgeschlossen.

Erwähnenswerth sind ferner die den bezüglichen Ausführungen der sächsischen Staatseisenbahnen eigenthümlichen Kohleblitzableiter für die Block-, Telegraphen- und Fernsprechleitungen. Dieselben sind in verschiedener Lamellenzahl auf einem Grundbrett montirt und es erfolgt ihre Aufstellung in der Regel im Innern der Gebäude beziehentlich an den Apparaten selbst, während die Aussenleitungen durch anders konstruirte Stangenblitzableiter gesichert werden, von denen einige Exemplare (z. B. von Siemens & Halske in Berlin und von J. Berliner in Hannover) hier ebenfalls vertreten sind.

In recht vollständiger und übersichtlicher Weise finden wir auch die meisten in der Telegraphentechnik vorkommenden Werkzeuge und Materialien, als vollständige Werkzeugtaschen, Plombirzangen, Muster von Erdkabeln, Porzellanisolatoren, Einführungstrichter und Isolirröhren, Eisen-, Kupfer- und Siliciumbronzedraht, Kupferdrahtseile und dergleichen mehr ausgestellt. In einer dazu gehörigen Mappe sind verschiedene Zeichnungen sowie die Lieferungsbedingungen für die Ausschreibung und Vergebung von Telegraphenmaterialien enthalten.

Als eine besondere in sich abgeschlossene Gruppe der Elektrotechnik ist ferner die über die Gebäudeblitzableitung zu bezeichnen. Die sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung hat sich dafür seit lange schon besondere Normen geschaffen, und es erfolgt die Ausführung im gesammten Bahnbereiche danach. Die erforderlichen Materialien werden von dem betreffenden Magazine in grösseren Mengen beschafft, während die Verlegung und Aufstellung derselben genau nach den gegebenen Vorschriften durch sachkundige Gewerken besorgt wird. Wir finden in einer besonderen Mappe die einzelnen Ausführungszeichnungen nebst den Lieferungsbedingungen für die einzelnen Gegenstände und daneben die einzelnen Blitzableitertheile selbst, als Fangstangen, Dachreiter, Dach- und Mauerstützen, Erdleitungskörper usw. in reicher Auswahl.

Die dem Gebiete der Starkstromtechnik angehörenden Gegenstände der Ausstellung beziehen sich zum grössten Theile auf das von der sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung erbaute Elektrizitätswerk in Dresden-Friedrichstadt. Dasselbe ist, wie wir erfahren, in erster Linie zum Zwecke der elektrischen Beleuchtung der sämmtlichen Dresdner Bahnhofsanlagen rechts und links der Elbe und daneben zum Betriebe der Arbeitsmaschinen in den Reparaturwerkstätten, sowie zur Bewegung der Aufzüge auf den einzelnen Personen- und Güterbahnhöfen und der Hebekrahne im neuen König Albert-Hafen daselbst bestimmt. In dem, zwischen dem grossen Rangirbahnhofe und der Elbe gelegenen Werke wird der dreiphasige Wechselstrom (Drehstrom) in 230 Volt Spannung erzeugt und durch Drehstromtransformatoren auf 3 000 Volt Spannung gebracht. An den bis zu 6 km vom Werke entfernt liegenden Verbrauchsstellen wird der Strom auf 75 Volt für die Beleuchtung, auf 115 Volt für die Kraftübertragung heruntertransformirt. Die Centrale besitzt 4 Dampfdynamos von je 300 PS. bezw. 200 Kilowatt und 1 Dampfdynamomaschine von 600 PS. bezw. 400 Kilowatt Leistungsfähigkeit, von denen aber zur Zeit erst die 4 erstgenannten im Betriebe sind. Der Dampferzeugung dienen 5 Dampfkessel von je 150 qm Heizfläche. Bis jetzt sind 600 Bogenlampen, 3 250 Glühlampen und 120 Motoren mit 820 PS. Leistungsfähigkeit an das Werk angeschlossen; nach dem voll-

ständigen Ausbau der neuen Bahnhöfe wird sich die Beleuchtung auf mindestens das Doppelte von dem angegebenen Maasse stellen. Im Jahre 1896 hat die gelieferte elektrische Energie rund 1 000 000 Kilowattstunden betragen.

Das Werk erregt auch insofern unser Interesse, als es eines der ersten in Deutschland ist, welches zum Zwecke der Beleuchtung den Drehstrom in grossem Maassstabe verwendete. Wie es sich nach nunmehr vierjährigem Betriebe gezeigt hat, sind die an die Anlage gestellten Anforderungen allenthalben erfüllt worden, und es kann daher nicht Wunder nehmen, dass auf Grund dieser günstigen Erfahrungen seitdem anderwärts eine ganz erhebliche Anzahl von Werken ähnlicher Art ins Leben gerufen worden sind.

Von der allgemeinen Anordnung und der inneren und äusseren Ausstattung des Werkes geben uns eine Anzahl Zeichnungen und Photographien den erwünschten Aufschluss. Als besonders interessant ist darunter der Uebersichtsplan des Leitungsnetzes hervorzuheben, weil wir daraus erst einen klaren Ueberblick über das grosse Absatzgebiet und über die beträchtlichen Entfernungen der einzelnen Theile desselben von der Centrale gewinnen. Von den photographischen Abbildungen soll hier nur die eines elektrisch angetriebenen Hafenkrahnes (vom König Albert-Hafen) mit 40 pferdigen Motor für die Hubbewegung und 7,5 pferdigen für die Drehbewegung genannt werden.

Von Interesse für den Fachmann ist dann noch eine Mappe mit Zeichnungen, welche verschiedene Strom- und Spannungskurven enthalten. Dieselben sind mit einem für diesen Zweck eigens hergestellten photographischen Kurvenzeichner aufgenommen und stellen beispielsweise die Spannung der 3 Phasen bei verschiedener Belastung derselben dar.

Von den sonst hierher gehörenden Gegenständen der Ausstellung erwähnen wir zunächst 2 vollständige eiserne Leitungsmasten mit dazwischen gespannter Hochspannungsleitung. Die letzteren sind auf 3 Querträgern und dreifachen blauen Glockenisolatoren befestigt, und zwar befinden sich auf jeder Seite des Mastes 3 Leitungen, einer Verbindung nach 2 getrennten Absatzgebieten entsprechend. Die Masten selbst sind mit kurzen eisernen Blitzableiterfangstangen versehen, während unter den Hochspannungsleitungen ein Schutznetz, bestehend aus 2 Längs- und mehreren Querdrähten, gespannt ist. Als eine besondere Anordnung der sächsischen Staatseisenbahnen ist ferner eine seit einigen Jahren im Gebrauch befindliche Kurzschlussvorrichtung hervorzuheben, welche zum Selbstschutz der Leitungsarbeiter dient. Die Einrichtung befindet sich an einer mit isolirten Handgriffen versehenen Stange und es wird dieselbe im Bedarfsfalle einfach in die obere Leitung bei gleichzeitiger Berührung der übrigen beiden Leitungen eingehängt. Sind nun an einer Stelle der Betriebsleitungen Arbeiten vorzunehmen, so werden beiderseits der Arbeitsstelle derartige Kurzschlussvorrichtungen angebracht und die betreffende Stelle ist dann wirksam geschützt, sofern aus Unbedachtsamkeit oder aus sonstiger Ursache von der Centrale aus während dieser Arbeitszeit Strom in die fraglichen Leitungen entsendet werden sollte.

Von den zu der Anlage sonst gehörigen Gegenständen finden wir noch 2 vollständige Transformatoren wie auch 2 Einzelspulen für Drehstromtransformatoren, eine Anzahl Drehstrommotoren von verschiedener Leistungsfähigkeit, einige Hauptstrombogenlampen, einen Elektrizitätszähler, einige Hochspannungsblitzableiter sowie verschiedenes Leitungsmaterial.

Wie wir in Erfahrung gebracht haben, sind die Dresdner Bahnhöfe nicht die einzigen, auf welchen die elektrische Beleuchtung eingeführt ist. Auf den anderen in Betracht kommenden Bahnhöfen wird aber der elektrische Strom zur Zeit noch den städtischen Centralen oder Privatwerken entnommen. Die sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung soll indess, veranlasst durch die ausserordentlich günstigen Erfolge der Dresdener Anlage, damit umgehen, auch noch auf verschiedenen anderen grösseren Stationen eigene Elektrizitätswerke zu errichten.

An letzter Stelle haben wir noch einen Gegenstand aufzuführen, der dem Gebiete der Signal- und Elektrotechnik in gleichem Maasse angehört, es ist dies der einer elektrischen Weichen- und Signalstellanlage. Der dargestellte Weichenstellapparat ist in natürlicher Grösse mit Weiche, Spitzenverschluss und zugehörigem Antriebe ausgeführt, während die elektrische Signalstellung an einem in grösserem Maassstabe gehaltenen Modell vorgeführt wird. Der an der Weiche befindliche Motor ist betriebsfähig eingeschaltet, so dass es uns möglich ist, die Anordnung in allen ihren Einzelheiten zu besichtigen. Die Ausführung selbst stammt von der Firma Siemens & Halske in Berlin, und wie uns mitgetheilt wird, baut diese Firma für die sächsischen Staatseisenbahnen gegenwärtig eine grössere elektrische Signal- und Weichenstellerei auf dem neuen Güter- und Abstellbahnhofe in Dresden-A. zur Stellung von 20 Weichen und 23 Signalen. Es reiht sich die sächsische Verwaltung hierdurch würdig dem Vorgehen anderer Bahnverwaltungen an, welche durch Anstellung entsprechender Versuche sich bestreben, der Elektrotechnik auch auf diesem Gebiete die Wege zu ebnen.

Zum Schlusse unserer Beschreibung wollen wir noch hervorheben, dass seitens der Verwaltung der sächsischen Staatseisenbahnen auch für die nöthigen Erläuterungen der ausgestellten Gegenstände und für Vorführung der einzelnen Apparate in vorzüglicher Weise gesorgt worden ist, und wir können daher auch aus diesem Grunde nur der Ueberzeugung Ausdruck geben, dass die interessante Sonderausstellung auf jeden Besucher einen ausgezeichneten Eindruck machen wird.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Berichtigung. Ungarische Staatseisenbahnen. Von der in Nr. 77 S. 726 d. Ztg. als eröffnet bezeichneten 82,169 km langen Strecke Alvincz-Nagy-Szeben sind nur die Theilstrecken Alvincz-Erdély-Szerdahely (29,440 km) und Szelistye-Nagy-Szeben (29,164 km) am 3. v. Mts. eröffnet und den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden, während die zwischenliegende 23,565 km lange, noch nicht eröffnete Theilstrecke Erdély-Szerdahely-Szelistye erst vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden wird.

Eröffnung von Stationen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. d. Mts. ist die Station Podwysokie der Staatsbahnlinie Halicz-Ostrów-B.-Tarnopol für den Personen-, Gepäck- und unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover. Am 1. d. Mts. ist der an der Strecke Lehrte-Harburg (7,3 km von Bienenbüttel und 5,7 km von Lüneburg) belegene Haltepunkt Deutsch-Evern, welcher bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, als Haltestelle für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr mit der Einschränkung eröffnet worden, dass die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffsendungen ausgeschlossen ist.

Alphabetisches Fahrscheinverzeichniss. Zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichniss ist der II. Nachtrag herausgegeben und an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen vertheilt worden.

Arithmetisches Fahrscheinverzeichniss. Zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichniss ist Nachtrag II erschienen und an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen zur Vertheilung gelangt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 8622 vom 21. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die

belgische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn, die schweizerische Centralbahn und die dänische Staatsbahn, betreffend Antrag auf Aenderung der Festsetzungen in der * Anmerkung (Abs. 2) zu Ziffer 12 (Abs. 1) der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften" (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 3622 vom 21. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung der Festsetzungen in der * Anmerkung (Abs. 2) zu Ziffer 12 (Abs. 1) der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften" (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 3735 vom 27. v. Mts. an sämmtliche am Fahrgeld-Erstattungs-Uebereinkommen betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 3764 vom 28. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Antrag auf Theilnahme der Balkanbahnen an dem Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Zur **Abstellung des Wagenmangels** theilt der Minister der öffentlichen Arbeiten den königlichen Eisenbahndirektionen die nachfolgende Verfügung zur Kenntniss und Unterweisung der Dienststellen mit, die der Finanzminister unter dem 20. September d. J. an sämmtliche Provinzial-Steuerdirektionen sowie an die Generaldirektion des thüringischen Zoll- und Steuervereins hat ergehen lassen:

Nach einer Mittheilung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten stösst die Befriedigung des Bedarfs an gedeckten Eisenbahnwagen infolge des ausserordentlich gesteigerten Verkehrs schon seit dem vorigen Monat auf erhebliche Schwierigkeiten. Im Hinblick hierauf ersuche ich Sie unter Bezugnahme auf die Verfügung vom 31. Oktober 1895 (III 15502), auch für die Dauer der diesjährigen Rübenzucker-Kampagne eine Ausdehnung der Abfertigungsstunden über die gewöhnliche Zeit hinaus überall da festzusetzen, wo dies nach Benehmen mit den Zuckerfabriken als nothwendig anerkannt wird.

— Aus Anlass der Gerichtsverhandlung über den Tod des Lehrers Grütter ist in der Tagespresse der preussischen Staatsbahnverwaltung der Vorwurf gemacht worden, dass die Züge **auf der Strecke Terespol-Schwetz** nicht mit einer Zugleine versehen seien, und dass denselben ausser Lokomotivführer und Heizer besonderes Begleitpersonal nicht beigegeben werde. Auf diese Beschwerden antwortet der „Reichsanzeiger" unterm 2. d. Mts. in seinem nichtamtlichen Theil wie folgt:

„Die genannte Eisenbahn ist eine Nebenbahn; auf solchen wird allgemein eine Zugleine nicht mitgeführt, weil die Bahnordnung für Nebenbahnen eine solche nicht vorschreibt. Auch die Einrichtung, dass dem Lokomotivführer zugleich der Zugführerdienst mit übertragen ist, widerspricht nicht einer Vorschrift; diese Einrichtung besteht seit mehr als 10 Jahren auf einer Reihe von Nebenbahnen, welche wie die Terespol-Schwetzer sehr einfache Betriebs- und Verkehrsverhältnisse aufweisen, ohne dass sie bis jetzt zu Unzuträglichkeiten für das Publikum oder für das Bahnpersonal geführt hat. Es würde nicht wirthschaftlich sein und den Ausbau von Nebenbahnen und von Kleinbahnen gegen das allgemeine Interesse des Landes hemmen, wenn für Schienenwege mit so einfachen Verkehrsverhältnissen der gleiche Verwaltungsapparat zur Anwendung gebracht würde, wie er für Hauptbahnen richtig und nothwendig ist.

In dem vorliegenden Falle wäre es bei der stärkeren Zugbenutzung an dem Wahltage zweckmässiger gewesen, wenn dem Lokomotivführer ein weiterer Begleitbeamter beigegeben worden wäre, wie dies der für besondere Anlässe gegebenen Vorschrift entsprochen haben würde. Ob damit das Verbrechen verhindert worden wäre, erscheint allerdings zweifelhaft."

— Nach einer neueren Bestimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten sollen die den Vorständen der Betriebs-, Maschinen- und Werkstätteninspektionen der Staatsbahnen beigegebenen Assistenten und Vertreter — die jetzigen Eisenbahnkontroleure — künftig die Amtsbezeichnung „**Eisenbahn-Betriebsingenieure**" führen. Jedoch erhalten nicht alle maschinen- und bautechnischen Eisenbahnkontroleure diese Amtsbezeichnung, sondern der Minister will bei jedem einzelnen Beamten bestimmen, ob ihm die neue Amtsbezeichnung beigelegt werden darf. Gleichzeitig hat der Minister für die Aspiranten zu den Ingenieurstellen einen besonderen Ausbildungsgang und eine besondere Prüfung vorgeschrieben. Die Aspiranten sollen nicht nur gute technische Befähigungszeugnisse besitzen, sondern auch im Betriebsdienste gut ausgebildet sein. Ein ganz besonderer Werth wird auf die letztere Ausbildung gelegt, da der Aspirant sich ein volles Jahr lediglich über diesen Dienstzweig unterrichten soll.

— Zur Behebung der bei einzelnen Dienststellen über die **Behandlung und Beförderung von Gepäckstücken der Reisenden IV. Klasse** durch Gepäckträger entstandenen Zweifel ist von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin folgendes angeordnet worden:

Die Inanspruchnahme der Gepäckträger zum Hereinschaffen von Handgepäck in die Wagen IV. Klasse ist an und für sich zulässig. Unter Gepäck in vorstehendem Sinne sind kleinere Gegenstände, insbesondere Handwerkszeug, Tornister, Säcke, Kiepen, Traglasten in Körben und ähnliche Gegenstände, welche Fussgänger mit sich führen, soweit solche nicht die Mitreisenden durch ihren Geruch oder auf andere Weise belästigen, zu verstehen. Hierbei ist indessen zu beachten, dass jedem Reisenden IV. Klasse bestimmungsgemäss die frachtfreie Mitnahme höchstens einer Traglast zusteht. Unter einer Traglast sind nach den besonderen Bestimmungen zu § 28 der Verkehrsordnung (Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, S. 25) auch mehrere Gepäckstücke anzusehen, sofern der Reisende dieselben allein zu tragen imstande ist. Sinngemäss ist diese Bestimmung auf die Beförderung von Gepäckstücken kranker und gebrechlicher Personen, welche in IV. Klasse reisen, anzuwenden. Unter keinen Umständen aber darf ein Gepäckträger beim Hereinschaffen von Gepäck in den Wagen IV. Klasse behilflich sein, wenn er sieht, dass es sich offenbar um Hinterziehung der Gepäckfracht handelt, d. h. also, dass der Reisende beabsichtigt, durch Inanspruchnahme des Gepäckträgers Gepäckstücke, welche als eine weitere Traglast gelten müssen, in die IV. Klasse befördern zu lassen. Eine jede derartige Traglast ist als gewöhnliches frachtpflichtiges Gepäck zu behandeln und der Reisende demgemäss zu veranlassen, solche Gepäckstücke bei der Gepäckabfertigungsstelle aufzugeben.

— Die auf den Berliner Hauptbahnhöfen und den Stationen der Stadt- und Ringbahn gelösten **Bahnsteigkarten**, berechtigen seit 1. d. Mts. zur Benutzung des Bahnsteiges eines beliebigen Berliner Hauptbahnhofs bezw. des Bahnsteiges einer beliebigen Station der Stadt- und Ringbahn. Es kann demnach z. B. eine auf Station Friedrichstrasse gelöste Bahnsteigkarte auch zum Betreten des Bahnsteiges des anhaltischen, des Stettiner Bahnhofes oder der Station Charlottenburg benutzt werden. Zur Verhütung von missbräuchlicher Benutzung der Bahnsteigkarten zu Fahrten auf der Stadt- und Ringbahn haben die Schaffner der Stadt- und Ringbahnstationen beim Abgang der betreffenden Personen ganz besonders darauf zu achten, dass die Bahnsteigkarten das Entwerthungszeichen der eigenen Station tragen. Die für die Berliner Stationen künftig zu liefernden Bahnsteigkarten werden lediglich den Aufdruck „Berlin" und die Abkürzung der Fahrkarten-Ausgabestelle haben. Die älteren Bahnsteigkarten sollen inzwischen noch weiter verausgabt werden, bis sie aufgebraucht sind.

— Die bayerischen Staatseisenbahnen haben dem Vernehmen nach eine Erweiterung der **Kompetenz der Ober-Bahnämter** durchgeführt. Es ist denselben nämlich, mit einigen Einschränkungen, die Versetzung und Pensionirung des gesammten nicht pragmatischen Personals übertragen worden. Eine weitere Kompetenzerweiterung ist mit dem 1. d. Mts. insofern für die Ober-Bahnämter eingetreten, als dieselben auch den Dienst des Kondukteurpersonals für jede Fahrplanperiode selbständig zu regeln haben, was bisher durch die Generaldirektion geschah; der Dienst des maschinentechnischen Personals, welcher gleichfalls früher von der Generaldirektion festgesetzt wurde, wird ebenfalls, dieses jedoch schon seit einem Jahre, von den Ober-Bahnämtern eingetheilt. Während auf diese Weise die Generaldirektion wesentlich entlastet wird, wird den Ober-Bahnämtern eine grössere Aufgabe gestellt; doch gleicht sich die Geschäftslast dadurch aus, dass inzwischen die Unfallversicherungs-Geschäfte und das Kautionswesen den Ober-Bahnämtern abgenommen und bei der Generaldirektion centralisirt wurden und dass auch das Reklamationswesen von den Ober-Bahnämtern abgetrennt und fast die gesammte Behandlung der Reklamationen durch die Generaldirektion erfolgen soll, so dass bei den Ober-Bahnämtern trotz der Zuweisung der Versetzungen und Pensionirungen eine Personalvermehrung nicht wird eintreten müssen.

— Mit der schmalspurigen Strecke **Glashütte-Geising-Altenberg** der Müglitzthalbahn, welche am 3. d. Mts. dem Verkehre wieder eröffnet worden ist, sind nunmehr alle Strecken

der sächsischen Staatseisenbahnen, die am 30. und 31. Juli d. J. durch Hochfluthen zerstört worden waren, **wieder betriebsfähig** geworden. Von diesen Strecken hatte die Müglitzthalbahn am ärgsten gelitten und es hatte der grössten Anstrengungen bedurft, sie in der gegebenen Zeit wieder herzustellen. Vielfach müssen nunmehr noch die provisorisch hergestellten Brückenbauten durch dauernde ersetzt werden. Die Kosten für die Wiederherstellung aller beschädigten Strecken schätzt man auf rund 2 Millionen Mark.

— Infolge des namhaft gesteigerten Güterverkehrs macht sich auch im Bereiche der grossherzoglich badischen Eisenbahnverwaltung ein empfindlicher **Mangel an gedeckten und offenen Güterwagen** bemerkbar. Mit Rücksicht hierauf wurde die Frist zur Ver- und Entladung von Wagenladungsgütern für solche Versender und Empfänger, welche am Stationsorte selbst wohnen, mit Wirkung vom 1. d. Mts. ab auf 6 Stunden herabgesetzt.

— Am 30. September ist in Berlin im Bristol-Hotel ein **Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein** gegründet worden, welcher den Zweck hat, das Motorwagen-System zu fördern. Der zahlreiche Besuch der Versammlung beweist, dass man in weiten Kreisen der Industrie und des Verkehrs der Vervollkommnung der Motorwagen, als einem neuen und zukunftsreichen Verkehrsmittel, das grösste Interesse entgegenbringt. Der Verein zählt bereits 160 Mitglieder, welche sich auf Deutschland, Oesterreich-Ungarn, die Schweiz, Schweden und andere Länder vertheilen; denn die neue Vereinigung soll entsprechend dem Wesen alles Verkehrs und des technischen Fortschrittes auf dem Verkehrsgebiete über die Grenzen der einzelnen Länder hinaus eine Sammlung verwandter Bestrebungen ermöglichen. Darum ist der Verein auch „Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein" getauft worden. An die Versammlung schloss sich eine Fahrt mit einer Anzahl von Motorwagen nach dem Grunewald an, welche zeigte, wie weit der Bau von Motorwagen in Deutschland bereits gediehen ist. Die gefälligen Fahrzeuge, welche von den Firmen Benz & Co. in Mannheim, Daimler in Cannstatt, Kühlstein in Berlin und F. Lutzmann in Dessau gestellt wurden, erregten namentlich bei ihrer Abfahrt vom Bristol-Hotel das lebhafte Interesse des Publikums. Die Fahrt verlief auch zur vollen Zufriedenheit der mitfahrenden Mitglieder des Vereins. Der in der konstituirenden Versammlung gewählte Vorstand ernannte zu seinem Präsidenten Herrn Oberbaurath a. D. Klose, den bekannten Eisenbahn-Maschineningenieur, welchem vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen bei seinen Preisausschreibungen wiederholt Preise, letztes Jahr der erste Preis, für seine Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zuerkannt worden sind. Als Stellvertreter des Präsidenten wurden gewählt die Herren Generaldirektor Rathenau in Berlin und von Balz, Präsident der württembergischen Staatseisenbahnen in Stuttgart.

— **Personalnachrichten.** Preussen: Versetzt sind die Regierungs- und Bauräthe Haas, bisher in Magdeburg-Buckau, nach St. Johann-Saarbrücken unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst, Danziger, bisher in Schneidemühl, nach Posen unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst, Hossenfelder, bisher in Cottbus, als Vorstand der Maschineninspektion 4 nach Berlin; der Eisenbahndirektor Vocke, bisher in Potsdam, nach Grunewald (mit dem Wohnsitze in Deutsch-Wilmersdorf) als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst. Dem Eisenbahndirektor Stempel in Münster i/W. ist die Stelle des Vorstandes der Maschineninspektion 1 daselbst verliehen worden. — Bayern: Befördert wurden der Bezirksingenieur August Roos in Rosenheim zum Oberingenieur beim Ober-Bahnamte Weiden und der Betriebsingenieur bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen August Hofmann zum Bezirksingenieur bei dieser Stelle. — Sachsen: Bei der königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist der seitherige Hilfsarbeiter Finanzassessor Dr. Pfotenhauer zum Mitgliede und Finanzrath, der seitherige Direktionssekretär Assessor von Koppenfels zum Hilfsarbeiter und Finanzassessor befördert worden. Die durch den Abgang des Transportdirektors Winkler erledigte Stelle eines Vorstandes der Transport-Oberinspektion der sächsischen Staatseisenbahnen ist dem seitherigen Transportinspektor Bahmann unter Beförderung desselben zum Transport-Oberinspektor übertragen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Nothstandsvorlage.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. v. Mts. wurde seitens der Regierung ein Gesetzentwurf wegen Gewährung von Unterstützungen aus Staatsmitteln und Bewilligung anderweitiger Kredite anlässlich von Elementarereignissen eingebracht. Danach werden zur Behebung der durch Elementarereignisse hervorgerufenen Beschädigungen an ärarischen Objekten Kredite von 2 535 000 fl. in Anspruch genommen und zwar hiervon im Etat des Eisenbahnministeriums: für Wiederherstellungen anlässlich der durch Hochwasser an den Staatsbahnen hervorgerufenen Schäden sowie für die nothwendige Sicherung der Bahnanlagen gegen Wiederholung derselben ein Kredit bis zum Maximalbetrage von 1 250 000 fl. Die Bedeckung dieser Auslagen soll zunächst durch Entnahme aus den allgemeinen Kassenbeständen erfolgen.

— **Etat des österreichischen Eisenbahnministeriums für 1898.** Der Staatsvoranschlag für 1898 weist im Etat des Eisenbahnministeriums gegen das Vorjahr eine Erhöhung der Ausgaben um 2 550 790 fl. auf. Dieser Mehraufwand hängt insbesondere mit der Steigerung der persönlichen Auslagen infolge der Erweiterung des Staatsbahnnetzes und der Verbesserung der Lage der Eisenbahnarbeiter zusammen. Unter anderen wurden entsprechende Beträge für die Erhöhung der Bezüge der Wächter und für die Kosten der Vermehrung des Wächterpersonales eingestellt. Im Interesse der Verkehrssicherheit erschien auch eine beträchtliche Erhöhung des Aufwandes für die Erhaltung und Umgestaltung des Ober- und Unterbaues sowie der Stationseinrichtungen geboten. Was die aus dem Investitionsanlehen zu deckenden Auslagen des Eisenbahnministeriums anbelangt, so weisen dieselben ebenfalls eine Erhöhung und zwar um 1 429 090 fl. auf.

Für den Bau von neuen Eisenbahnlinien sind zusammen eingestellt 6 808 000 fl., und zwar ein Betrag von 5,8 Millionen Gulden für die Bahnen: Lemberg-Sambor-ungarische Grenze, Ragusa (Gravosa)-Bocche di Cattaro, Przeworsk-Rozwadow und Stryj-Chodorow, weiter 608 000 fl. für die Bahnverbindung Linz-Urfahr und eine Fortsetzungsrate von 400 000 fl. für die Linie Chodorow-Podwysokie, endlich für den weiteren Ausbau des Lokalbahnnetzes 652 000 fl. Die Erhöhung der Kredite für Erweiterung grösserer Stationen und dazu gehörigen Anlagen beläuft sich auf 1 776 400 fl.

Weiter kündigte der Finanzminister die Nothwendigkeit der Inanspruchnahme eines Betrages von 10,22 Millionen Gulden für die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen an. Für diese Summe sollen, und zwar im Laufe von 3 Jahren, 122 Lokomotiven sammt Tendern, 55 Personen- und Dienstwagen und 240 Güterwagen einschliesslich Reservebestandtheilen beschafft werden. Im Investitionspräliminare des Eisenbahnministeriums pro 1898 erscheinen als erste Rate 3 407 300 fl. eingestellt. Was die Einnahmen der Staatsbahnen betrifft, so sind dieselben entsprechend der erfahrungsmässigen Steigerung des Verkehres und mit Berücksichtigung des Hinzutritts neuer Linien um 5 Millionen Gulden höher veranschlagt.

— In dem Staatsvoranschlage für 1898 findet sich über die Angelegenheit **des Kaufschillings der Südbahn** die nachstehende Ausführung: Die seit dem Jahre 1880, dem Eintritte der Steuerpflicht der Südbahn-Gesellschaft, zwischen dieser und der Staatsverwaltung bestehende Differenz über die Modalitäten für die von der Gesellschaft zu leistenden Abschlagszahlungen auf den restlichen Kaufschilling der Linie Wien-Triest bezw. der lombardo-venetianischen Linien, wurde durch Urtheil des hierfür konzessionsmässig vorgesehenen Schiedsgerichts vom 24. Februar d. J. endgültig entschieden. Auf Grund dieses schiedsgerichtlichen Urtheils wurde mit der genannten Gesellschaft für die Vergangenheit, und zwar vom Jahre 1880 bis einschliesslich 1896 die Abrechnung gepflogen und sind die Eingänge sowie die Zinsen von denselben bei der Staatscentralkasse deponirt. Dieses Deposit wird Ende d. J. mit den Fruktifikaten 2 691 108 fl. betragen. Nach den mit dem ungarischen Finanzministerium getroffenen Vereinbarungen soll diese Summe analog dem im Jahre 1882 gehaltenen Vorgange nach dem bestehenden Quotenschlüssel aufgetheilt werden, wonach auf die diesseitige Reichshälfte der Betrag von 1 846 100 fl. entfällt.

— Im Budget für 1898 sind als **Subventionen an Verkehrsanstalten** präliminirt für die Eisenbahn Reichenberg-Zittau 35 700 fl., für die südnorddeutsche Verbindungsbahn ein 4% Vorschuss von 1 021 600 fl. und für das Ergänzungsnetz der Staatseisenbahn-Gesellschaft ein solcher von 450 000 fl., endlich für die Staatsgarantie geniessenden Lokalbahnen insgesammt ein Betrag von 455 700 fl.

— **Betheiligung des Staates an dem Reingewinn von Privatbahnen.** Im Staatsvoranschlage für 1898 ist der Antheil des Staates an dem Reingewinne der Nordbahn mit 1 600 000 fl. (gegen 1 300 000 fl. im Vorjahre) präliminirt. Im Vorjahre betrug der Gewinnantheil des Staates anstatt der präliminirten 1 300 000 fl. in Wirklichkeit 1 746 776 fl., war also um 446 776 fl. grösser als das Präliminare. Eine Betheiligung am Reingewinne besteht ferner bei der Aussig-Teplitzer Bahn, deren Abgabe der

Staat mit 500 000 fl. veranschlagt, der Antheil am vorjährigen Gewinne betrug 604 470 fl. Ausserdem ist der Staat auch am Reingewinn des zur Förderung des Lokalbahnbaues gegründeten Kreditinstituts für Verkehrsunternehmungen betheiligt, doch trägt diese Betheiligung dem Staate vorerst wenig ein. Im Budget sind aus diesem Titel blos 3 000 fl. eingestellt.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen im August.** Im Vergleiche der Transporteinnahmen-Ergebnisse der österreichischen Staatsbahnen für August 1897 mit jenen des gleichen Monates im Vorjahre ergibt sich im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 135 544 Personen mit einer Mindereinnahme von 176 298 fl. Hiervon entfällt auf die westlichen Staatsbahnen eine Mehrbeförderung von 62 227 Personen mit einer Mindereinnahme von 196 431 fl. und auf die Staatsbahnen in Galizien eine Mehrbeförderung von 73 317 Personen mit einer Mehreinnahme von 20 133 fl. Die Mehrfrequenz auf den westlichen Staatsbahnen ist auf den engeren Lokalverkehr zurückzuführen, der sich lebhaft gestaltete. Die Einnahme aus diesem Verkehre ist jedoch im Verhältniss zur Frequenz eine geringe und reichte daher nicht aus, den Entgang an Einnahmen aus dem in der ersten Dekade infolge von Hochwasserschäden unterbrochenen Fernverkehr wettzumachen. Auf das Frequenz- und Einnahmenplus der Staatsbahnen in Galizien war die im Jahre 1897 erfolgte Eröffnung neuer Strecken von Einfluss. Im Güterverkehre ergibt sich eine Frequenz- und Einnahmensteigerung um 334 151 t und 412 302 fl., welche sich auf die westlichen Staatsbahnen mit 191 471 t und 62 540 fl. und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 142 680 t und 349 762 fl. vertheilen. Auf den westlichen Staatsbahnen haben Holz, Koks, Vieh, Ziegel und Zucker, besonders aber Cement, Steine und Eisentheile für den Bau der Wiener Stadtbahn eine Zunahme, dagegen Eisen, Getreide, Mehl und Mahlprodukte eine Abnahme der Frequenz erfahren. Das im Verhältniss zur Mehrfrequenz geringe Einnahmenplus findet seine Erklärung in der Abnahme der Beförderung solcher Güter, welche vermöge des grösseren Streckendurchlaufes ein höheres Erträgniss liefern, und in der namhaften Verkehrssteigerung solcher Massenartikel, welche nur auf kurze Distanzen und zu niederen Frachtsätzen zum Transporte gelangen. Auf den Staatsbahnen in Galizien hat die Beförderung von Koks, Eisen, Salz, Vieh, hauptsächlich aber von Getreide aus Russland und Rumänien, sowie von Holz nach diesen Ländern eine Steigerung erfahren. Eine bedeutendere Frequenzabnahme ist nur bei dem Artikel Petroleum zu verzeichnen. Insgesammt ergibt sich aus dem Personen- und Güterverkehre für den Monat August 1897 eine Mehreinnahme von 236 004 fl. für die Zeit vom 1. Januar bis 31. August 1897, im Gegenhalte zur gleichen Periode des Vorjahres, eine solche von 3 228 007 fl.

— **Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.** Es ist nach einer Mittheilung des „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblattes" noch nicht feststehend, ob die Vorlage, betreffend die gesetzliche Sicherstellung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest, dem Reichsrathe in der nächsten Zeit unterbreitet werden wird. Der bezügliche Gesetzentwurf ist nebst dem Motivenberichte bereits fertiggestellt, sodass der Einbringung im Parlamente von diesem Gesichtspunkte aus kein Hinderniss entgegensteht. Nur über zwei Punkte soll noch die endgültige Schlussfassung ausstehen: es sind dies die für den Bau der Bahn zu bestimmende Frist, sowie die Frage, ob der Bau der Tauern- und jener der Wocheiner Bahn gleichzeitig in Angriff zu nehmen sein werden.

— Der Eisenbahnminister hat in betreff der **Garantierechnungen** an die Verwaltungen der garantirten Lokalbahnen folgenden Erlass gerichtet: „Nachdem Fälle vorgekommen sind, dass die Inanspruchnahme von Garantiezuschüssen seitens garantirter Lokalbahnen nach Abschluss des betreffenden Rechnungsjahres ohne zwingenden Grund hinausgeschoben wurde, wird der geehrte Verwaltungsrath aufmerksam gemacht, dass ein derartiger Vorgang mit einer Erhöhung der Garantieleistung des Staates verbunden ist, nachdem die vorübergehende Verwendung sonstiger Mittel der betreffenden Gesellschaft zur Deckung des Garantieabganges die Zinseneinnahmen, welche der Garantierechnung gutzubringen sind, vermindert. Der geehrte Verwaltungsrath wird somit aufgefordert, thunlichst dafür Sorge zu tragen, dass nach Schluss des betreffenden Rechnungsjahres die Aufstellung der Garantierechnung und die Einberufung der Generalversammlung möglichst beschleunigt werde und dass die Erhebung der beanspruchten Garantiezuschüsse ehethunlichst, längstens aber 4 Wochen nach Abhaltung der Generalversammlung erfolge." Von dem Erlasse wurden nachfolgende Bahnen verständigt: Lokalbahn Strakonitz - Winterberg, Wodnian-Prachatitz, die Friauler Bahn, Lokalbahn Deutsch-Brod-Humpoletz, Valsuganabahn, Lokalbahn Beneschau-Wlaschim, Zwittau-Policka, Mährisch-Budwitz-Jamnitz, Schwarzenau-Zwettl und die Gailthalbahn.

— Ein beachtenswerthes **Preisausschreiben** hat jüngst das Eisenbahnministerium veranlasst. Den Gegenstand desselben bilden Anregungen von Bediensteten der staatlichen Eisenbahnverwaltung zur Vereinfachung oder ökonomischeren Abwicklung des kommerziellen Dienstes, beziehungsweise zur Neueinführung, Verbesserung und Vervollkommnung bestimmter einschlägiger Einrichtungen. Die zur Bewerbung einzureichenden Vorschläge können sich auf einen beliebigen Zweig des kommerziellen Dienstes (Transportdienst, Reklamations- und Tarifwesen) beziehen. Bestimmte Preisfragen werden nicht gestellt; dem Bewerber bleibt es überlassen, jede beliebige zweckdienliche Anregung vorzubringen. Ausführliche Abhandlungen werden nicht gefordert; es genügt, wenn die Vorschläge kurz formulirt, begründet und erläutert werden. Es ist beabsichtigt, 12 Preise im Höchstbetrage von 500 fl. und im Mindestbetrage von 50 fl. zu verleihen. Die Prüfung der Bewerbungen sowie die Zuerkennung der Preise erfolgt durch eine Kommission.

— **Schneebergbahn.** Am 25. v. Mts. wurde die letzte 2,2 km lange Theilstrecke der Zahnradbahn auf den Schneeberg von der Station Baumgartner bis zur Schneebergspitze eröffnet. Die gesammte Zahnstrecke hat eine Länge von 9,5 km. Die grösste Steigung auf derselben beträgt 200 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser 150 m. Nächst der Endstation ist ein grosses Hotel im Bau, welches in der kommenden Saison der Benutzung übergeben werden wird.

— Die Vorsteher der interessirten Bezirke und Gemeinden haben Petitionen an das Finanzministerium, an das Eisenbahnministerium und an beide Häuser des Reichsrathes gerichtet, um die baldigste Inangriffnahme der Wiederherstellung der durch das Hochwasser zum Theil zerstörten **Bahnstrecke Aussee-Obertraun** (Koppenthallinie) zu erbitten, da bei einer weiteren Verzögerung des Ausbaues die genannten Orte sicher dem wirthschaftlichen Ruine entgegengehen, abgesehen davon, dass auch die Salinen die Unterbindung der Bahnstrecke sehr empfinden. — Allgemeine Freude hat es erregt, dass dem Bahnwächter der Salzkammergutbahn, der am ersten Tage der Hochwassersnoth durch seine Umsicht und Unerschrockenheit den von Aussee abgegangenen Frühzug vor dem sicheren Absturz von dem bereits unterwaschenen Damme im Koppenthale bewahrte, vom Kaiser das silberne Verdienstkreuz verliehen wurde.

— **Bozen-Meraner Bahn.** In Meran trat infolge der guten Obsternte und des plötzlichen fremden Zuflusses in der zweiten Hälfte des Monats September ein so ausserordentlicher Güterandrang ein, dass sich die Frachtenmagazine trotz der vor kurzem vorgenommenen Vergrösserung als vollständig unzulänglich erweisen, und sah sich infolgedessen die Verwaltung zur Einschränkung der Lagerfreiheit und Erhöhung des Lagergeldes bemüssigt.

— **Graz-Köflacher Bahn.** Die Grazer Handelskammer hat beschlossen, das Eisenbahnministerium zu bitten, die beabsichtigte Konversion der Graz-Köflacher Prioritäten (vergl. Nr. 74) nur unter der Bedingung einer mindestens 25 % Ermässigung der Kohlentarife dieser Gesellschaft zu bewilligen; ferner soll die Genehmigung davon abhängig gemacht werden, dass die Tarife auf den Schleppbahnen nicht höher sein dürfen als auf den Hauptlinien. Weiter sei der Abgeordnete der Kammer im Reichsrathe zu ersuchen, in diesem Sinne baldigst und mit allem Nachdrucke in geeigneter Weise vorstellig zu werden. Schliesslich sollen die Abgeordneten im Landtage gebeten werden, auch eine Aktion des Landesausschusses in dieser für die Hauptstadt Steiermarks und einen grossen Theil des Landes gleich wichtigen Angelegenheit anzuregen.

— **Gebührenprozess der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.** Die Verwaltung dieser Eisenbahn hat die Beschwerde gegen die Entscheidung des Finanzministeriums in der bekannten Gebührenfrage Ende Mai überreicht. Wann diese interessante und für die Gesellschaft sehr wichtige Angelegenheit — es handelt sich bekanntlich um den Betrag von fast einer Million Gulden — vor dem Verwaltungsgerichtshofe zur Verhandlung gelangen wird, ist noch nicht bestimmt. Immerhin ist es nicht unwahrscheinlich, dass die endgültige Entscheidung in der Sache noch im Laufe dieses Jahres erfolgen dürfte.

— An der **Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien** beginnt demnächst das 16. Schuljahr. Diese im Jahre 1882 auf Anregung des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten ins Leben gerufene Schule hat abweichend von dem ungarischen Fachlehrkurs (siehe Nr. 72 d. Ztg.), welcher in erster Linie eine gleichmässige Vorbildung der Bewerber für den Eisenbahndienst bezweckt, die Aufgabe, bereits im Dienste stehenden Beamten eine höhere und allgemeinere Ausbildung zu ermöglichen, als sie sich solche in dem meist eng begrenzten Kreise ihrer dienstlichen Thätigkeit oder durch Selbststudium anzueignen in der

Lage sind. Die Fortbildungsschule besitzt 2 Jahrgänge, von denen jeder eine achtmonatliche Periode umfasst. Im niederen Kurs werden Eisenbahntechnologie, Verkehrsgeographie, Waarenkunde und Buchhaltung, im höheren Kurse Eisenbahnrecht, Nationalökonomie, Verkehrsstatistik, Zollvorschriften, Tarifwesen und Elektrotechnik gelehrt.

Die durch den Bestand der Schule erwachsenden Unkosten, welche seit deren Gründung sich bereits auf mehr als 60 000 fl. belaufen — der Unterricht wird unentgeltlich ertheilt — werden von den betheiligten Bahnverwaltungen nach Verhältniss ihrer Bahnlängen getragen. Die Beaufsichtigung und Verwaltung der Schulen sowie die Ernennung der Lehrkräfte obliegt einem aus 5 Mitgliedern bestehenden Ueberwachungsausschuss, in welchen die Konferenz der österreichischen Eisenbahndirektoren 3 Mitglieder und der Klub österreichischer Eisenbahnbeamten 2 Mitglieder für eine einjährige Funktionsdauer entsenden. Zur unmittelbaren Leitung des Unterrichtes wird ein an der Fortbildungsschule wirkender Lehrer berufen.

Die Hörer theilen sich in ordentliche und ausserordentliche; letztere werden nur nach Maassgabe des vorhandenen Raumes zu den Vorlesungen zugelassen, haben hinsichtlich der Anzahl der Vortragsstunden freie Wahl und übernehmen auch keine Verpflichtung zur Ablegung der am Schlusse eines jeden Kurses abzuhaltenden Prüfung. Der Besuch der Schule ist in erfreulicher Zunahme begriffen; es wies die Schule 1896/97 141 Hörer auf, eine Zahl, welche in keinem der früheren Schuljahre erreicht wurde. Auch für die Folge lässt sich eine fortschreitende Entwickelung der Anstalt um so eher erwarten, als nunmehr, dem Beispiele der Nordbahn folgend, auch andere Bahnen die Bereitwilligkeit erklärt haben, ihre Bediensteten, welche die Prüfungen an der Fortbildungsschule mit gutem Erfolge abgelegt haben, bei Beförderungen vorzugsweise zu berücksichtigen.

— **Anachronismus in den Vorschriften über das Zollverfahren auf Eisenbahnen** Die aus dem Jahre 1857 stammende Verordnung des Finanzministeriums über das Zollverfahren für den Verkehr auf der die Zolllinie berührenden österreichischen Eisenbahnen verfügt u. a. (§ 6), dass die Eisenbahnverwaltungen in betreff jener Züge, welche die Zollgrenze überschreiten, jede Fahrplanänderung 8 Tage vor ihrem Inkrafttreten der zuständigen Finanz-Landesdirektion zum Zwecke der Verständigung der Unterbehörden und Aemter schriftlich anzumelden haben. Gestützt auf diese Bestimmung hat ein Grenzzollamt die Einfahrt eines ihm nicht früher gemeldeten zweiten Theiles eines internationalen Schnellzuges beanstandet. Dieser Fall wurde zum Anlasse genommen, um eine Abänderung der nicht mehr zeitgemässen Bestimmungen obiger Verordnung herbeizuführen.

— **Konzession für Eisenbahnfrachten-Revisions- und Reklamationsbüreaus.** Das Ministerium des Innern hatte einem Bewerber die angesuchte Bewilligung zur Errichtung eines solchen Büreaus verweigert. Der Betreffende führte gegen diese Entscheidung Beschwerde vor dem österreichischen Verwaltungs-Gerichtshofe, worin er geltend machte, dass die von ihm beabsichtigte Unternehmung ein Handelsgeschäft sei, zu dessen Antritt in Gemässheit des § 11 der Gewerbe-Gesetznovelle vom 15. März 1883 S. 9 Nr. 39 die blosse Anmeldung bei der Behörde hinreiche, und weil ferner, selbst wenn diese Unternehmung von der Erlangung einer behördlichen Konzession abhängig wäre, solche in dem konkreten Falle nicht zu verweigern war.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde zurück, weil, wenn eine Thätigkeit nur in der Richtung entwickelt wird, ob und in wie weit bei einzelnen bereits abgeschlossenen Geschäften von der einen Partei (der Eisenbahn) zum Nachtheile der anderen die vereinbarten Frachtsätze unrichtig angewendet worden seien, in dieser Beschäftigung allerdings eine besondere aus Anlass von Handelsgeschäften zwischen den betheiligten Parteien vermittelnde Thätigkeit, jedoch keine Geschäftsvermittelung in Handelsgeschäften gelegen ist.

Wenn aber die Thätigkeit des projektirten Büreaus auf Privatgeschäftsvermittelung auch in anderen als in Handelsgeschäften gerichtet sei, so stehe ausser Zweifel, dass diese Thätigkeit unter die Vorschriften des Hofkanzlei-Dekretes vom 5. Februar 1847 fällt, wonach eine derartige Beschäftigung nicht von jedermann frei, sondern nur auf Grund einer behördlichen Konzession unternommen werden kann.

Was die Behauptung des Beschwerdeführers betrifft, dass die Ertheiluug dieser Konzession, da die Bedingungen hierfür gegeben seien, ihm nicht verweigert werden konnte, so ging der Gerichtshof auf diese Ausführungen nicht weiter ein, da die Voraussetzungen für eine solche Konzessionsertheilung wie die angestrebte nicht gesetzlich genau umschrieben und präzisirt, sondern von den Behörden nach freiem Ermessen zu beurtheilen sind, in dieser Richtung also die Beschwerde einen Gegenstand betrifft, zu dessen Ueberprüfung der Verwaltungs-Gerichtshof nicht berufen erscheint.

— **Wiener Tramway.** Nunmehr verlautet näheres über die Vorschläge, welche die gegenwärtig die Tramwaygesellschaft repräsentirende Firma Siemens & Halske der Wiener Gemeinde in Bezug auf die Umwandlung der Pferdebahnlinien für den elektrischen Betrieb gemacht hat. Danach soll unter der Patronanz der genannten Firma eine neue Elektrizitätsgesellschaft gegründet werden, welche die Umgestaltung der Wiener Pferdebahnen durchzuführen haben wird. Die Aktionäre der Tramwaygesellschaft würden zwar von der Gemeinde nur eine verhältnissmässig geringe Ablösungssumme erhalten, dafür aber zum Theil durch den Bezug von Aktien der neuen Elektrizitätsgesellschaft schadlos gehalten werden, welche Aktien angeblich mit einem Agio von 100 fl. auf den Markt gebracht werden sollen.

Vereins-Ausland.

— Der schweizer Nationalrath nahm am 2. d. Mts. die Abstimmung über die allgemeinen Grundsätze für die **Organisation der Bundesbahnen-Verwaltung** vor. Aus mehr als 20 einzelnen Abstimmungen ging folgendes Schlussergebniss hervor:

Organe der Verwaltung sind: 1. der Verwaltungsrath; 2. die Generaldirektion; 3. die Kreiseisenbahnräthe; 4. die Kreisdirektionen, entsprechend den Beschlüssen des Ständerathes. Der Verwaltungsrath besteht aus 80 Mitgliedern, von denen 25 durch den Bundesrath, 25 durch die Kantone und Halbkantone, 25 durch die wirthschaftlichen Verbände und 5 durch die Kreiseisenbahnräthe zu wählen sind. Unter den wirthschaftlichen Verbänden für Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirthschaft soll auch das Eisenbahnpersonal inbegriffen sein. Die Wahl der kantonalen Vertreter durch das Volk wurde mit 73 gegen 38 Stimmen abgelehnt. Die Wahl der Generaldirektion und der Kreisdirektionen wurde dem Bundesrathe übertragen. Der Verwaltungsrath hat ein unverbindliches Vorschlagsrecht.

In der am 4. d. Mts. erfolgten Abstimmung des Nationalrathes lehnte dieser einen Antrag ab, nach welchem die Taxen der Bundesbahnen die gegenwärtig bei diesen Bahnen bestehenden Minimaltaxen nicht übersteigen sollen. Sodann wurde beschlossen, dass statt des Bundesrathes die Bundesversammlung das Budget der Bundesbahnen zu genehmigen hat. Die am 2. d. Mts. angenommene Bestimmung, betreffend die Vertretung von Handel, Industrie, Landwirthschaft, Gewerbe und des Bahnpersonals im Verwaltungsrath (siehe vorstehend), wurde bei der Abstimmung am 4. d. Mts. an die Kommission zurückverwiesen, namentlich zur Prüfung des für die Wahl der Vertreter dieser wirthschaftlichen Gruppen einzuführenden Wahlverfahrens.

— Die **weitgehenden Frachtherabsetzungen** für **Ausfuhrgetreide** auf den **russischen Eisenbahnen** haben eine starke Verschiebung des Getreideausfuhr-Verkehrs von Odessa und den südrussischen Häfen nach Königsberg, Danzig und den nordrussischen Häfen bewirkt. Man ist in Russland bestrebt, die Getreidesendungen so lange als möglich auf den heimischen Verkehrsanstalten festzuhalten, scheint aber in dieser Hinsicht bereits bis an die äusserste Grenze der Möglichkeit gegangen zu sein, da weitere Herabsetzungen von den Staatsbahnen als verlustbringend bezeichnet werden. Wie sehr der Getreideausfuhr-Verkehr von dem südöstlichen nach dem nordwestlichen Russland gedrängt wird, lässt sich daraus ersehen, dass heute beispielsweise die Getreideausfuhr von der Station Mohilew (Podolien) statt wie früher über Odessa vorzugsweise den Weg nach Königsberg nimmt. Obwohl die Eisenbahnfahrt dorthin 1 100 km, jene nach Odessa nur 475 km beträgt, gingen nach dem preussischen Hafen im Jahre 1896 rund 650 000 Doppelcentner, nach Odessa dagegen nur 31 000 Doppelcentner. Ja selbst die Station Rybnica (Podolien), nur 250 km von Odessa entfernt, sendete dorthin im letzten Jahre nur noch 170 000 Doppelcentner, dagegen nach Königsberg und Danzig mit einer Eisenbahnfahrt von rund 1 225 km etwa 300 000 Doppelcentner. Immerhin nehmen noch 63 % der russischen Getreideausfuhr ihren Weg über Odessa und die anderen Häfen des schwarzen und asowschen Meeres.

— Die von der Berliner Elektrizitätsgesellschaft „Union“ eingerichteten **elektrischen Trambahnen** durchziehen jetzt **Kairo und Alexandrien** in allen Richtungen. Es gewährt in der That einen eigenen Anblick, in Alt-Kairo, einem enggassigen, durchaus orientalischen Vorstadtviertel Kairos, wohin sich nur selten ein Europäer verirrt, die elektrischen Trambahnen dahinfahren zu sehen. Nach den Pyramiden ist auch bereits eine

Dampfstrassenbahn im Bau. Wo bleibt da die Poesie des Orients? Schliesslich wird man noch eine Zahnradbahn auf die Pyramiden anlegen, womöglich auf der Spitze und an einzelnen Ruhepunkten Erfrischungsstätten errichten usw. Bereits jetzt steht hart am Fusse der Pyramiden ein Hotel, und wenn erst die Strassenbahn im Gange sein wird, werden die Pyramiden bald ein beliebter Ausflugsort der Kairener werden.

Die Alexandriner Trambahnen wurden vor wenig Tagen in feierlichster Weise — unter Theilnahme des Khedive, der Minister und mehrerer diplomatischer Vertreter — dem Verkehr übergeben.

— Die **Eisenbahn zwischen Peking und Tientsin** ist, wie ein japanischer Reisender der „Osaka Asahi-Schimbun“ schreibt, zwar schon dem Verkehr übergeben worden, doch sind die Züge vorläufig noch genöthigt, sehr langsam zu fahren und öfter liegen zu bleiben. Die Strecke ist 132 km lang und dazu braucht man noch ungefähr 8 Stunden, wogegen man früher freilich zu Lande 2 bis 3 und zu Wasser 3 bis 4 Tage brauchte. Wird die Eisenbahn vollständig fertig sein und eine Geschwindigkeit von 32 km in der Stunde vorgeschrieben, so wird man in wenig mehr als 4 Stunden diese Strecke zurücklegen können. Sie ist bedeutend fester gebaut als die sonstigen Bahnlinien in China, da später darauf Schnellzüge fahren sollen. Die Linie Tientsin-Peking läuft ziemlich in gerader Richtung, nur bei Fungtai macht sie eine grosse Krümmung, um das Grab eines kaiserlichen Prinzen zu umgehen. Sie hat 8 Stationen und auf einigen kann man schon Privatdepeschen aufgeben. Die Wagen bestehen aus europäischem Material, sind aber zu Kaiping (oder Tantschang) gebaut, wo schon seit längerer Zeit eine Kohlenbahn im Betriebe ist. Die innere Einrichtung der Wagen ist noch sehr dürftig, auch in der I. Klasse gibt es nur gewöhnliche Sitzbretter; doch ist schon ein Speisewagen im Bau.

Allgemeines.

— Vor einigen Tagen nahm Professor Bürkner in Göttingen Gelegenheit, sich in der Ohrenklinik über die in der letzten Zeit vorgekommenen Eisenbahnunfälle zu äussern. Nach den praktischen Erfahrungen dieses Arztes liegt die Wahrscheinlichkeit nahe, dass ein Theil dieser Unfälle auf die **ungenügende Hörfähigkeit der Eisenbahnbeamten** zurückzuführen ist. Obwohl sämmtliche Beamte des äusseren Eisenbahndienstes in regelmässigen Zwischenräumen nicht nur auf ihre Sehkraft, sondern auch auf ihre Hörfähigkeit untersucht werden, so kommen doch Hörstörungen viel häufiger bei ihnen vor, als durch diese Untersuchungen aufgedeckt werden. Bei vielen Menschen, die sich für vollkommen normalhörend halten, ergibt eine genaue Untersuchung hochgradige Funktionsstörungen, und es ist mit Rücksicht auf diese so häufige Selbsttäuschung im allgemeinen niemanden auf eine blosse Aussage hin zu glauben, dass er auf beiden Ohren gut höre. Die sachgemässe Untersuchung der Ohren, die gerade bei den Eisenbahnbeamten mindestens so wichtig ist wie die Augenuntersuchung, auf die thatsächlich weit mehr Gewicht gelegt wird, setzt eine sichere Beherrschung der zahlreichen Methoden voraus, wie sie vom praktischen Arzte kaum verlangt werden kann. Professor Bürkner machte ferner darauf aufmerksam, dass von den Fahrbediensteten und besonders von den Lokomotivführern infolge der Schädlichkeiten, die der Dienst mit sich bringt, ein sehr grosser Theil schon nach einer verhältnissmässig kurzen Dienstzeit die normale Hörfähigkeit nicht mehr besitze, wenn auch mancher von ihnen mit mässigen Hörstörungen noch dienstfähig sein möge. Von grösster Bedeutung sei aber eine genügende Hörschärfe nicht nur für das Fahrpersonal; ebenso viel hänge die Sicherheit des Dienstes davon ab, dass Bahnwärter, Weichensteller und alle sonstigen Beamten des äusseren Eisenbahndienstes ein gutes Gehör auf beiden Ohren besitzen. Auch einseitige Schwerhörigkeit könne schon höchst verhängnissvoll werden, zumal man sich mit einem Ohre schwer über die Schallrichtung orientiren könne. Die Sicherheit sowohl des reisenden Publikums als auch der Beamten selbst erfordere es unbedingt, dass den Ohren des Eisenbahnpersonals weit mehr Beachtung geschenkt werde als bisher. („Berl. N. N.“)

— **Das Umwalzen gebrauchter Eisenbahnschienen** wird von amerikanischen Fachleuten als zweckmässig und nutzbringend bezeichnet. Der Gedanke, die im Betriebe unbrauchbar gewordenen Schienen nicht als „Schrott“ einzuschmelzen oder durch Auswalzen zu Stäben völlig neu zu verarbeiten, sondern mit möglichster Festhaltung der Querschnittsform nur umzuwandeln, liegt ja ziemlich nahe. Trotzdem fand der Ingenieur Mc-Kenna, der sich jahrelang mit dieser Aufgabe beschäftigt hat, anfänglich nur wenig Beifall, da man befürchtete, dass der zum Betriebsverschleiss bei dem Anwärmen der alten Schienen hinzutretende Abbrand und die nothwendige Querschnittsverminderung beim Walzen nur sehr wenig tragfähige, möglicherweise auch noch in ihrer chemischen Beschaffenheit verschlechterte Schienen ergeben würde. Nach längeren Versuchen soll es nun aber Mc-Kenna gelungen sein, den Nachweis zu führen, dass eine Veränderung der chemischen Zusammensetzung des Stahls fast ganz vermieden, und dass auch die Querschnittsverminderung auf ein sehr geringes Maass eingeschränkt werden kann, wenn man die Schienen möglichst schwach anwärmt und nur zweimal durch die Walzen gehen lässt. Auf diese Art soll es möglich sein, tadellose Schienen zu erzeugen, die nur 1,4 bis 4,1 qcm weniger an Querschnittsfläche haben als die ursprünglichen Schienen. Dies günstige Ergebniss führt die „Railway and Engineering Review“, der vorstehende Angaben entnommen sind, zum Theil auf den Umstand zurück, dass die Unbrauchbarkeit der Schienen in der Regel weniger durch eigentliche Abnutzung als durch Verdrückung des Stahls und durch sonstige Formänderungen herbeigeführt wird. Natürlich findet bei dem Umwalzen auch ein Strecken der Schienen statt, sodass man die meist stärker abgenutzten Enden abschneiden und doch wieder Schienen von annähernd der ursprünglichen Länge erhalten kann. Das hier geschilderte Umwalzverfahren soll sich als sehr wirthschaftlich erwiesen haben und wird jetzt von angesehenen amerikanischen Fachleuten empfohlen. Genauere Angaben über die damit zu erzielenden Ersparnisse werden indess von unserer Quelle nicht gemacht. Ein in Jolliet (Illinois) erbautes Walzwerk ist darauf eingerichtet, mit zwei hinter einander liegenden Walzenpaaren und zwei Flammöfen täglich 400 t Schienen umzuwalzen. („Centralbl. d. Bauverw.“)

— Der **Kaiser Wilhelmkanal** macht seine mächtige handelswirthschaftliche Einwirkung mehr und mehr geltend. Hamburgs Schifffahrts- und Handelsverkehr nach den Ostseehäfen hat im Jahre 1896 einen ganz gewaltigen Aufschwung genommen. Die Lübecker Handelskammer äussert sich denn auch zutreffend dahin, dass sich im gesammten Ostseeverkehr Lübecks der Wettbewerb Hamburgs durch den Kaiser Wilhelmkanal fühlbar mache, ganz besonders zeige sich dies auf den verschiedenen Dampfschiffslinien nach Russland, da die früheren Massenausfuhrartikel dahin, wie Baumwolle, Koprah und andere, nur in geringerem Maasse über Lübeck zur Verschiffung gelangten. Ebenso empfindet Kiel, dass die seit Eröffnung des Kanals vermehrten direkten Linien von Hamburg nach den Ostseehäfen seine eigenen Dampferlinien, namentlich nach Königsberg, Danzig und Stettin beeinträchtigen. Die rapiden und grossen Erfolge Hamburgs illustriren denn auch zur Genüge folgende Thatsachen. Hamburgs Seeeinfuhr aus den russischen Ostseehäfen hat sich im letzten Jahre von $10^1/_8$ Millionen auf rund 21 000 000 ℳ gehoben, indess die Seeausfuhr sich von $25^1/_2$ Millionen auf 40 000 000 ℳ steigerte. Nicht minder beträchtliche Fortschritte sind im Verkehr mit den altpreussischen Ostseehäfen zu verzeichnen, die Einfuhr seewärts stieg in demselben Zeitraum von rund 5 000 000 auf $12^1/_5$ Millionen Mark, die Ausfuhr seewärts dagegen von $22^1/_4$ Millionen auf $26^3/_4$ Millionen Mark. Gleichfalls in grösserem Maasse hat der Waarenaustausch zur See zwischen Hamburg und der Ostküste Schleswig-Holsteins und auch Mecklenburg zugenommen. Ebenso zeigt sich auch im Seeverkehr zwischen Hamburg und Dänemark, Schweden ein gleich fortschreitender Entwickelungsgang. In diesem grossen und allgemeinen Verkehrsaufschwung lässt sich die Einwirkung des Kaiser Wilhelmkanals deutlich erkennen.

— **Der Phonograph dient in Spanien**, wo das Telephon vielfach an Stelle des Telegraphen für den Depeschenverkehr benutzt wird, als Depeschenempfänger und soll sich als solcher gut bewähren. Während die Aufnahmebeamten die gesprochenen Depeschen nicht schnell genug transkribiren konnten, soll die Uebertragung vermittelst des Phonographen gar keine Schwierigkeiten mehr bieten und die Aufgabestelle ihre Depeschen kontroliren können, da der Phonograph dieselben für diese hörbar wiederholt.

Druckfehler-Berichtigung.

Im dem in Nr. 76 d. Ztg. abgedruckten Aufsatze: „Eröffnung der Volksheilstätte Albertsberg bei Auerbach in Sachsen“ muss es auf S. 713 in der 2. Spalte, Zeile 20 von oben statt „Landesherrn“ heissen „L a n d e s v e r e i n“.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Galizien und der Bukowina. Berichtigung von Frachtsätzen. Die im Ausnahmetarif Nr. 1 für Getreide im Rückvergütungswege des Elbeumschlags-Tarifes für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897 für die Stationen Itzkany und Surochów enthaltenen Frachtsätze haben richtig wie folgt zu lauten:

Von oder nach	Aussig-Landungsplatz	Schönpriesen-Umschlag	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Schleppbahngebühr, nur gültig für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz	Dresden-Elbkai
	Frachtsätze ausschl. Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren bei Bezahlung der Fracht für mindestens				Frachtsätze bei Bezahlung der Fracht für mindestens
	10 000 kg				10 000 kg
	für den Frachtbrief und Wagen				für den Frachtbrief und Wagen
	für 100 kg in Pfennigen				
Itzkany	362	357	362	5*)	398
Surochów	218	213	218	5*)	254

*) Im Verkehre mit Aussig-Landungsplatz beträgt die Schleppbahngebühr 10 ₰ für 100 kg.

Wien, am 1. Oktober 1897. (2229)
Oesterreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 4. Oktober d. J. wird der zwischen den Stationen Kandrzin und Cosel der Strecke Kandrzin-Camenz gelegene Haltepunkt Klodnitz für den Personenverkehr eröffnet. (2230)

Kattowitz, den 30. September 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Auf der Strecke Glashütte-Geising-Altenberg wird am 3. d. Mts. der Gesammtverkehr wieder aufgenommen. Es sind nunmehr wieder sämmtliche durch das Hochwasser vom 30. Juli d. J. betroffenen sächsischen Linien voll betriebsfähig.

Dresden, am 1. Oktober 1897. (2231)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

4. Güterverkehr.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 12. Oktober d. J. werden die an der Neubaustrecke Schwerin-Rhena der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn belegenen Stationen Gadebusch, Gross-Brütz, Holdorf, Lützow, Rhena und Warnitz i. Meckl. für den Güter- und Viehverkehr eröffnet und gleichzeitig in den Tarif für den vorbezeichneten Verband einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen Stationen, die von schwerwiegenden Fahrzeugen auf der Station Warnitz i. Meckl. ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (2232)

Hannover, den 29. September 1897.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch - ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1897 ab werden die nach dem Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) des hanseatisch-ostdeutschen Gütertarifs für den Verkehr mit den Stationen der Nebenbahn Hansdorf-Priebus sich ergebenden Frachtsätze durchweg um 0,01 ℳ. für 100 kg erhöht.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. September 1897. (2233)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Erzen usw. im Verkehr zwischen belgischen und diesseitigen Stationen vom 1. Februar 1891 tritt am 1. Oktober d. J. ein Nachtrag IX in Geltung. Durch denselben werden die Stationen Algringen und Fentsch in den Erzausnahmetarif einbezogen. Im übrigen enthält dieser Nachtrag diejenigen Aenderungen und Ergänzungen, welche in der Zwischenzeit im Verfügungswege eingeführt worden sind.

Strassburg, den 28. Septbr. 1897. (2234)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 20. August d. J. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die Einführung der neuen Hefte 7a und 7b des belgisch - südwestdeutschen Tarifs (Verkehr Belgien-Württemberg) und des belgisch-württembergischen Kohlenausnahmetarifs auf den 1. November d. J. verschoben worden ist. Zum gleichen Termin erfolgt die Erhöhung der Sätze für die Stationen Mengen und Sigmaringen (badische Bahn) im direkten belgisch-badischen Verkehr.

Strassburg, den 28. Septbr. 1897. (2235)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 15. Oktober d. J. wird die Station Aschaffenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den Ausfuhrtarif für Getreide usw. nach Stationen der holländischen, niederländischen Staats- und niederländischen Centralbahn vom 15. Februar d. J. aufgenommen. Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 29. September 1897. (2236)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif VI. Am 1. Oktober d. J. wird der Nachtrag IV eingeführt. Derselbe enthält für eine grössere Zahl der Stationen des diesseitigen Bezirks Kürzungen der seitherigen Tarifentfernungen. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Cassel, den 30. September 1897. (2237)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch - Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag II, welcher u. a. neue Frachtsätze für Sendungen von mindestens 10 000 und 45 000 kg von unserer Station Dahlbusch-Rotthausen (Zechen Dahlbusch I, III und IV) und anderweite ermässigte Frachtsätze für Einzelsendungen von den Stationen Preussen und Zeche Gneisenau b/Derne nach verschiedenen Stationen enthält.

Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 30. September 1897. (2238)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- usw. Gebiet nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen (Gruppe VII). Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 16. Juli d. J. der Nachtrag I, welcher u. a. neue Frachtsätze von Station Dahlbusch-Rotthausen (Zechen Dahlbusch I, III und IV) sowie nach Dahlbusch-Rotthausen unsers Bezirks enthält.

Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 30. September 1897. (2239)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnenverkehr der sächsischen Staatsbahnen (normalspurige Linien), Berlin-Stettin - sächsischer, Magdeburg - Halle-sächsischer, norddeutsch - sächsischer und rheinisch- und Frankfurt - sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. treten in den vorbezeichneten Verkehren folgende Erweiterungen des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) ein:

a) In den Magdeburg-Halle-sächsischen Verbandsverkehr werden die Stationen der Neuhaldensleber und Osterwieck - Wasserlebener Eisenbahn einbezogen.

b) Unter neuer Ziffer 7 und 8 dieses Ausnahmetarifes werden aufgenommen

„7. Torfstreu und Torfmull.
8. Erze, auch aufbereitete, wie im Spezialtarif III genannt.“

Die Position 7 findet auf den Verkehr mit den Stationen der Dessau-Wörlitzer, Georgsmarienhütten, Meppen-Haselünner, nordbrabant-deutschen, Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Prignitzer, Wittenberge-Perleberger Bahn, ferner der westfälischen Landesbahn, Bentheimer Kreisbahn, Kerkerbachbahn und Zschipkau - Finsterwalder Eisenbahn keine Anwendung. Die Position 8 findet vorläufig nur Anwendung auf den Verkehr mit den Stationen der preussischen Staatseisenbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn, Altdamm-Colberger, braunschweigischen Landeseisenbahn, Osterwieck - Wasserlebener, Neuhaldensleber und holländischen Eisenbahn, ferner der niederländischen Staatsbahn, grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, Lübeck-Büchener, Neubrandenburg-Friedländer, Cronberger, Eisern-Siegener

und Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Ueber die Frachtberechnungsweise (Punkt a und b) ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 28. September 1897. (2240)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. tritt zum Tarif für den bezeichneten Verkehr der Nachtrag 1 in Kraft. Die damit zur Durchführung kommenden Tarifänderungen, welche theilweise schon früher veröffentlicht sind, haben in vielen Fällen Frachtermässigungen im Gefolge. Einige eintretende Frachterhöhungen erhalten erst mit dem 10. November d. J. Gültigkeit. Bis zum Erscheinen des Nachtrages, welcher in einigen Tagen von sämmtlichen Verbandsstationen und von der deutschen Levantelinie in Hamburg bezogen werden kann, ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Altona, den 28. September 1897. (2241)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch - deutsche Eisenbahnverbände. Am 15. Oktober d. J. wird ein Nachtrag VI zum Verbands-Gütertarif vom 1. Januar 1893 — Theil I — herausgegeben. Derselbe enthält eine Ergänzung der Verbandsbestimmungen und Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation. Abdrücke des Nachtrags sind durch die Güterabfertigungsstellen zum Preise von 40 ₰ zu beziehen, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Elberfeld, den 29. Sept. 1897. (2242)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. Für den Verkehr zwischen den dem Westdeutschen Privatbahn-Gütertarife angehörenden Stationen der Crefelder, Dortmund-Gronau-Enscheder, Eisern-Siegener, Bentheimer Kreis-, Meppen-Haselünner, westfälischen Landes- und holländischen Eisenbahn einerseits und der preussischen Staats-, oldenburgischen Staats-, Cronberger, Hoyaer, braunschweigischen Landes-, Börssum-Hornburger, Dahme-Uckroer, Halberstadt - Blankenburger, Stendal-Tangermünder, Neuhaldensleber, Osterwieck-Wasserlebener und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab „Erze, auch aufbereitete, usw. wie im Spezialtarif III genannt“ in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) aufgenommen, und zwar unter den für Erde usw. hinsichtlich der Frachtberechnung und der Anwendung des Ausnahmetarifs vorgesehenen Bestimmungen.

Münster, den 29. September 1897. (2243)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband. Zum 6. Heft des Verbands-Gütertarifs (Baden-Main-Neckarbahn) ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. der IV. Nachtrag ausgegeben worden. Dieser Nachtrag enthält ausser den schon früher im Verfügungswege durchgeführten Tarifmaassnahmen eine Ergänzung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Rohstofftarif) durch Aufnahme der Artikel „Torfstreu und Torfmull“, sowie Ergänzungen der Ausnahmetarife Nr. 8 für Getreide und Nr. 23 für Steine durch Aufnahme der badischen Stationen Ringsheim und Welschingen und endlich eine Ergänzung der für den Verkehr mit den badischen Nebenbahnen im 6. Tarifhefte nachrichtlich angegebenen Frachtsätze. Ferner ist mit Wirkung vom 1. Oktober l. J. im 7. Heft des Verbands-Gütertarifs (Saarbrücken-Baden) der Ausnahmetarif Nr. 3 (Rohstofftarif) Abth. b auf die Artikel Torfstreu und Torfmull ausgedehnt worden. (2244)

Karlsruhe, den 30. September 1897.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Im Verkehr der Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass - Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn mit Stationen der Direktionsbezirke St. Johann-Saarbrücken und Mainz, der pfälzischen Eisenbahnen und der Main - Neckarbahn sowie mit Basel (transit) bad. Bahn werden mit Geltung vom 1. Oktober 1897 ab in den Ausnahmetarif Nr. 3 (Rohstofftarif) des südwestdeutschen Verbandes „Erze, auch aufbereitete usw. wie im Spezialtarif III genannt“, unter neuer Ziffer 8 aufgenommen. Bei diesen Artikeln finden die für Erde usw. unter 1a der Anwendungsbedingungen des Rohstofftarifs vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen Anwendung. (2245)

Strassburg, den 27. September 1897.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. werden in obenbezeichnetem Verkehre neue Frachtsätze nach Station Sass-

---

Anzeigen.

nitzhafen der Eisenbahndirektion Stettin zur Einführung gebracht, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft geben werden.

Kattowitz, den 2. Oktober 1897. (2246)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes, Briketts, Steinkohlenasche und Steinkohlenkokesasche ab gewissen Stationen der badischen Bahn, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der pfälzischen Bahnen nach den Stationen der ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen tritt mit Gültigkeit vom 10. Oktober l. J. ein Ausnahmetarif in Kraft, welcher unentgeltlich an das Publikum abgegeben wird. Durch denselben wird aufgehoben:

1. der Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. elsass-lothringische Bahnen - Ostschweiz, vom 15. Juli 1894, nebst Nachträgen,
2. die mit dem 1. April 1897 in Kraft getretenen einschlägigen Taxermässigungen für Steinkohlen usw. im südwestdeutsch-schweizerischen Verkehre.

Neben Frachtermässigungen treten auch Frachterhöhungen ein, letztere jedoch nur im Verkehre von Lauterburg Hafen, Strassburg Centralbahnhof und Strassburg-Neudorf. Soweit dies der Fall ist, werden die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis 31. März 1898 gewährt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 27. September 1897. (2247)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Kohlenverkehr Böhmen - Ober-Oesterreich mit Vorarlberg und Lindau. Einbeziehung der Verladestelle Paredl. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1897 wird die Kohlen-Verladestelle Paredl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn in den Ausnahmetarif vom 1. November 1891 für den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Bis zur Durchführung im Tarifwege gelangen für Kohlensendungen von Paredl, bei Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des vorgenannten Ausnahmetarifes, die um 0,4 kr. für 100 kg erhöhten Frachtsätze der Station Brüx zur Berechnung.

Wien, am 30. September 1897. (2248)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch - tiroler Eisenbahnverband. Einbeziehung der Station Paredl in den Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober l. J. wird die Station Paredl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in den ab 1. September 1893 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen einbezogen.

Für einschlägige Transporte ab Paredl gelangen im Verkehre mit Stationen der Südbahn und der Station Wörgl der k. k. österr. Staatsbahnen die für Brüx vorgesehenen Frachtsätze mit einem Zuschlage von 0,8 Kronen für 10 000 kg und im Verkehre mit den übrigen Tarifstationen der k. k. österr. Staatsbahnen die für Dux gültigen Frachtsätze zur Anwendung.

Wien, am 30. September 1897. (2249)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

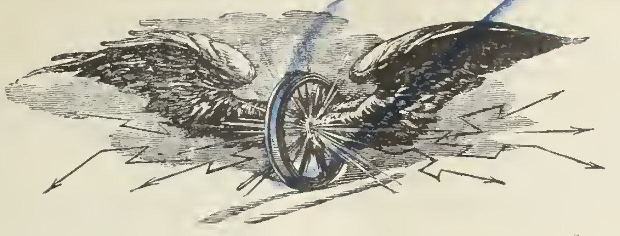
Anzeigen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Firma Ludwig Dürr & Co. in Bremen und ein Prospekt der Firma Carl Schleicher & Schüll in Düren bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 26.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 79. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Organ des Vereins.
Siebenunddreissigster Jahrgang.
Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 9. Oktober 1897.

Inhalt:

Einige Bemerkungen über bessere Beleuchtung von Eisenbahn-Personenwagen.

Eine durch die Tagespresse gegangene Notiz über „Bessere Beleuchtung der der Personenbeförderung dienenden Eisenbahnwagen“, welche auch im Nachrichtentheile von Nr. 69 S. 642 d. Ztg. wiedergegeben ist, bietet Veranlassung, mit einigen Bemerkungen das darin verurtheilte elektrische Beleuchtungssystem der Eisenbahn-Personenwagen in Schutz zu nehmen.

Man kann die in dieser Notiz enthaltenen Ausführungen nicht unwiderlegt lassen, um nicht bei den Lesern dieser Zeitung, welche sich nicht eingehender mit der Frage der besseren Beleuchtung der Eisenbahn-Personenwagen befasst haben, und welche keine nähere Kenntniss der Elektrotechnik besitzen, die Ansicht aufkommen zu lassen, als ob das elektrische System vollständig ungeeignet für diesen Zweck sei, und dies selbst von Fachleuten zugegeben würde.

Wie diejenigen, welche sich mit dieser Frage bereits beschäftigt haben, zugeben werden, enthält die gedachte Notiz mancherlei Unrichtiges oder technisch Ueberholtes und wird dies im folgenden klargelegt werden. Die Notiz behauptet:

„Was z. B. die Ersetzung der Gas- durch elektrische Beleuchtung anlange, so werde schon, namentlich nachdem man in Amerika von der Verallgemeinerung der darin ergriffenen Initiative wieder habe Abstand nehmen müssen, zugegeben, dass die Zeit der Beleuchtung der Bahnwagen mittelst Elektrizität so lange nicht gekommen sei, als nicht die Elektrizität an Stelle des Dampfes als fortbewegende Kraft im Eisenbahnverkehr allgemein eingeführt sei.“

Zunächst sei bemerkt, dass selbst bei Einführung der elektrischen Fortbewegung der Züge voraussichtlich die elektrische Beleuchtung der Wagen in derselben Weise wie jetzt unter Zuhilfenahme von Akkumulatoren erfolgen wird, dass also für die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung es keinen oder nur einen geringen Unterschied macht, ob der Zug mit Dampf- oder mit elektrischer Kraft fortbewegt wird. Es geht dies aus folgenden einfachen Betrachtungen hervor:

1. Da nur wenige Motorwagen in einem durch Stromzuführung betriebenen Zuge sein werden, so ist ein Rangiren der Wagen ohne Verlöschen des Lichtes nur dann möglich, wenn jeder Wagen seine besondere Lichtquelle hat. Nur wenn die Züge dauernd geschlossen bleiben, wäre die Beleuchtung durch die Stromzuführung angängig. Diese Verhältnisse treffen jedoch für deutsche Bahnen im allgemeinen nicht zu.

2. Es werden die Motorwagen schon aus dem Grunde eine besondere Beleuchtungsquelle erhalten müssen, weil das Licht, wenn es von der Stromzuführung entnommen würde, der grossen Spannungsveränderungen des Stromes wegen ein viel zu schwankendes und augenverderbendes wäre. Für längere Reisen würde das Licht vollständig unerträglich sein auch für diejenigen, welche nicht während der Fahrt lesen. Die Stromzuführung kann wohl zur Ladung der Akkumulatoren benutzt werden, aber die Lichtleitung in dem Wagen darf ihre Stromzuführung lediglich aus dem Akkumulator empfangen, wodurch ein vollständig gleiches Licht erzielt wird.

Man wird also immer den Akkumulator zu Hilfe nehmen müssen, und ist es deshalb nicht recht erfindlich, warum mit der elektrischen Zugbeleuchtung in Deutschland bis zur Einführung der Elektrizität an Stelle des Dampfes gewartet werden soll, nachdem jetzt schon durch das Vorhandensein elektrischer Bahnhofs- und Strecken-Beleuchtungsanlagen sowie geeigneter Akkumulatoren die Möglichkeit gegeben ist, das in jeder und nicht zum wenigsten in wirthschaftlicher Beziehung die Gasbeleuchtung weit übertreffende elektrische System zur Anwendung zu bringen, übrigens auch bereits reiche Erfahrungen im Betriebe vorliegen.

Angesichts der oben klargelegten Verhältnisse sowie angesichts der Thatsache, dass gerade im letzten Jahre die Zahl der elektrisch beleuchteten Eisenbahnwagen durch die immer mehr wachsende Einführung des Systems auf ausländischen Bahnen sich mehr als verdoppelt hat, ist es unmöglich, dass von irgend einer fachmännischen Seite, welche sich mit Zugbeleuchtung befasst hat, zugegeben worden sein kann, wie die Notiz behauptet, dass die Zeit der Beleuchtung der Bahnwagen so lange nicht gekommen sei, als nicht die Elektrizität als fortbewegende Kraft eingeführt sei.

Es ist vielleicht von Interesse, zu erfahren, dass u. a. auch bei der Hochbahn zu Berlin, welche die Aktiengesellschaft Siemens & Halske baut, für die Beleuchtung der Wagen besondere Batterien vorgesehen sind. Es würde auch für die Stadt- und Ringbahnzüge die s. Zt. veranschlagte elektrische Beleuchtungseinrichtung der Wagen keineswegs bei der Einführung des elektrischen Betriebes überflüssig geworden sein, und ist es deshalb sehr zu bedauern, dass dieses Projekt nicht verwirklicht worden ist, anscheinend aus dem Grunde, dass die Stadt- und Ringbahn in absehbarer Zukunft elektrischen Betrieb erhalten soll.

Dass in Amerika das elektrische Zugbeleuchtungssystem keine grössere Verbreitung gefunden hat, erklärt sich aus zwei Ursachen:

1. Die dort versuchten elektrischen Systeme sind nur mit einer einzigen bedeutenderen Ausnahme Anordnungen mit Dynamomaschinen, die auch in Europa vielfach ausgeführt worden sind, jedoch bis jetzt nirgends zum Ziele geführt haben, da ein befriedigendes Funktioniren der Apparate nicht zu erreichen war.

2. Es konnten die wenigen Versuche mit reinem Akkumulatorenbetrieb schon aus dem Grunde nicht zum Ziele führen, weil in Amerika die Akkumulatorentechnik sich noch bis zum vorigen Jahre auf einer äusserst niedrigen Stufe befand und Erfolge mit derartigen Akkumulatoren natürlich von keinem Fachmann erwartet wurden. Jetzt hat eine dort bestehende grössere Gesellschaft das deutsche Tudor-Akkumulatorensystem erworben, und wird man wohl auch hier bald von Erfolgen auf diesem Gebiete berichten können.

Diese Verhältnisse in Amerika sind bereits in einer Abhandlung über elektrische Beleuchtung von Eisenbahn-Personenwagen, welche in „Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen", Band 40, Nr. 479 erschienen ist, hervorgehoben. In dieser Abhandlung ist auch die Entwickelung, welche das elektrische System in den verschiedenen Ländern genommen hat, beschrieben und gezeigt, dass ein Erfolg der elektrischen Wagenbeleuchtung nur nach genügender Ausbildung des Akkumulators erzielt werden konnte.

Weiter heisst es in der Notiz:

„Die zur Beleuchtung nöthige elektrische Kraft aber etwa in den Zügen mitzugebenden Akkumulatoren aufzuspeichern, habe ebenfalls seine sehr triftigen Bedenken. An ein Auswechseln der entladenen Akkumulatoren unterwegs sei schon wegen des sehr erheblichen Gewichtes dieser Apparate und des Zeitaufwandes kaum zu denken; zur Neuladung derselben würde mit Errichtung besonderer Anlagen eigens zu diesem Zweck vorgegangen werden müssen, und die zur Erreichung des beabsichtigten Erfolges nothwendigen Mühen und Kosten würden zu dem Effekt ausser allem Verhältnisse stehen."

Hierzu sei bemerkt, dass man wohl kaum daran denken wird, die Auswechselung der Akkumulatoren unterwegs vorzunehmen, ebenso wenig, wie man möglichst vermeidet, die Füllung mit Gas unterwegs auszuführen. Die Grösse der Akkumulatoren wird in der Regel so bemessen, dass das Auswechseln der entladenen Batterien auf den Abstellbahnhöfen der Züge erfolgen kann und ist dort selbstverständlich zum Auswechseln stets mehr als genügend Zeit vorhanden. Zudem erfordern die jetzt fabrizirten Akkumulatoren, wie in der erwähnten Abhandlung dargelegt wurde, nur eine sehr kurze Ladezeit, sodass ein Auswechseln der Batterien auf den Abstellbahnhöfen überhaupt nicht mehr erforderlich ist, sondern die Akkumulatoren in den Wagen bleiben können, wodurch ein sehr einfacher Betrieb bedingt ist. Besondere Anlagen eigens zur Ladung, wie sie die Notiz als nöthig bezeichnet, sind nicht erforderlich und *wie alle ausgeführten Anlagen beweisen, auch bis jetzt in keinem Falle errichtet*, da man die elektrische Kraft von den vorhandenen Bahnhofs- oder Strecken-Beleuchtungsanlagen entnimmt. Es sind einige Apparate für die Ladung und die Leitung oder höchstens eine geringe Erweiterung der Maschinenstation, falls dieselbe zu sehr belastet ist, vorzusehen, welche nur geringe Kosten verursachen. Dahingegen ist für die Gasbeleuchtung eine eigene Fettgasanstalt zu errichten, welche recht kostspielig ist, und gerade in diesem Unterschiede liegt ein besonderer Vorzug des elektrischen Systems; dasselbe gestattet eine bessere Ausnutzung der schon vorhandenen elektrischen Kraftstationen, ohne nennenswerthe Mehrkosten in der Krafterzeugung zu verursachen.

Nicht recht verständlich ist die Bemerkung, dass die zur Erreichung des beabsichtigten Erfolges nothwendigen Mühen und Kosten zu dem Effekt ausser allem Verhältnisse stehen würden, da doch sämmtliche vorliegenden Betriebsberichte der ausgeführten Anlagen ein ganz ausserordentlich günstiges wirthschaftliches Ergebniss beweisen. Dass die Kosten nicht unbeträchtlich niedriger für gleiche Leistung, als die der Gasbeleuchtung sind, ist in der oben erwähnten Abhandlung ausführlich auf Grund der von den betreffenden Verwaltungen selbst veröffentlichten Betriebskosten nachgewiesen worden. Will man jedoch diese Betriebskosten nicht als richtig anerkennen, so ist immerhin unseres Wissens *keine einzige Unterlage* vorhanden, welche einen so abfälligen Ausspruch rechtfertigt. Der Vorwurf der Unwirthschaftlichkeit eines technischen Systems, wie ihn die Notiz enthält, entspricht einem Todesurtheil desselben; ein solches Urtheil sollte nur nach eingehender Prüfung des Systems erhoben werden. In allen bestehenden Anlagen arbeitet das elektrische System wirthschaftlich vortheilhafter, als das Gassystem, und ist sicher jede finanzkräftige elektrotechnische Firma bereit, unter gleichzeitiger Leistung aller nur wünschenswerthen Garantien, den Beweis dafür zu erbringen, dass dies auch bei Einführung auf deutschen Bahnen der Fall sein wird.

Nach der Versicherung der Notiz verfolgen die deutschen Bahnen die Frage einer besseren Beleuchtung der Eisenbahn-Personenwagen mit grossem Interesse. Es ist nun gewiss kein unbilliges Verlangen, dass dieselben bei ihren Erwägungen, wie eine bessere Beleuchtung auszuführen wäre, nicht nur aus-

schliesslich die Gasbeleuchtung, sondern auch die elektrische Beleuchtung berücksichtigten. Während nun die norddeutschen Staatsbahnverwaltungen gegen eine Berücksichtigung des elektrischen Systems von vorn herein sich ablehnend verhalten haben, sind die süddeutschen Staatsbahnen erfreulicherweise in praktische Versuche bereits eingetreten. Diese Versuche werden zweifellos zu einer allmählichen Einführung des elektrischen Systems auf diesen Bahnen führen, wie dies auf dänischen, schwedischen, englischen, schweizer, ungarischen, rumänischen Bahnen usw. zur allgemeinen Befriedigung des Publikums und der Bahnverwaltungen selbst schon der Fall ist.

Der Stadtbahnentwurf des Pariser Stadtrathes.

Die Frage einer Stadtbahn für Paris ist in eine neue Entwickelungsperiode getreten. Der Stadtrath — Conseil municipal — hat selbständig einen Entwurf ausgearbeitet. Dieser Entwurf — ob er nun zur Ausführung gelangt oder nicht — verdient auch ausserhalb der zunächst berührten Kreise, ausserhalb der französischen Hauptstadt und Frankreichs nähere Beachtung; er zeigt in bautechnischer, in betriebstechnischer und in finanzieller Beziehung grundsätzliche Annahmen, die bisher weder bei den in anderen Weltstädten ausgeführten Stadtbahnen befolgt wurden, noch bei den zahlreichen früheren Stadtbahnentwürfen für Paris ausgesprochen worden sind.

In bautechnischer Hinsicht ist in erster Linie hervorzuheben die Wahl der schmalen Spurweite (1,00 m) für das Stadtbahnnetz. Diese Wahl kennzeichnet in ganz bestimmter Weise die Anschauung des Stadtrathes über die von ihm entworfene Bahnanlage: sie soll ausschliesslich dem städtischen Verkehre, dem Verkehr in Paris selbst dienen. Jede unmittelbare Verbindung der Stadtbahn mit den Schienenwegen der in Paris einmündenden Bahnen ist absolut ausgeschlossen. Es ist bekannt, wie sehr gerade der doppelte Zweck, den man bei der Anlage von Stadtbahnen immer vor Augen hatte, nämlich die Bedienung des Orts- und des Fernverkehres, die richtige Anordnung der Linienführung erschwerte, und zwar nicht allein durch die Rücksichtnahme auf die örtliche und Höhenlage der bestehenden und zu verbindenden Bahnhöfe, sondern auch durch die Beachtung der Bedingungen, welche der Wagenübergang von den Hauptbahn- auf die Stadtbahnlinien und umgekehrt in Bezug auf Zulässigkeit der grössten Neigungen, auf die Wahl der kleinsten Halbmesser sowie auf den Bau der Fahrbetriebsmittel usw. dem entwerfenden Ingenieur vorschrieb. Die Wahl der Schmalspur befreit ihn von diesen beengenden Vorschriften, sie gestattet ihm, die Linien des Bahnnetzes genau den Bedürfnissen des städtischen Verkehres anzuschmiegen. In der That finden sich in dem Pariser Entwurfe sehr häufig Bögen von 75 m Halbmesser und vereinzelt selbst solche, deren Krümmungshalbmesser nur 50 m beträgt. Wenn man erwägt, dass bei normaler Spur und bei Anschluss an die Hauptbahnen Halbmesser unter 150 m kaum Anwendung finden könnten, dann wird man den grossen Vortheil der Schmalspur für eine Stadtbahn, die möglichst scharf den Hauptrichtungen des Verkehres folgen soll, wohl richtig zu schätzen wissen.

Die Annahme der Schmalspur hat übrigens sofort lebhaften Widerspruch gefunden; derselbe stützt sich auf die Voraussetzung, dass die Schmalspur den zu erwartenden Verkehr nicht bewältigen kann. Bei Lokal- und Kleinbahnen ist die grosse Leistungsfähigkeit der schmalen Spur längst durch die Thatsachen erwiesen; bei Stadtbahnen — und selbst bei den Pferdebahnen in Städten — hat man fast immer zur Vollspur gegriffen. Eine schmalspurige Stadtbahn wäre etwas neues, ein „Experiment", wie in solchen Kämpfen die Gegner mit ein wenig verächtlicher Betonung dieses Wortes behaupten. Aber der Erfolg dieses Experimentes lässt sich rechnerisch genau ermitteln. Nach den Annahmen des Pariser Stadtrathes sollen die Linien der Stadtbahn normal von Zügen aus 4 Wagen und im Bedürfnissfalle von solchen aus 6 Wagen zu je 44 Plätzen befahren werden; erstere würden sonach 176, letztere 264 Plätze enthalten. Jede Linie würden im allgemeinen 8 Züge in der Stunde durchlaufen; da aber die einzelnen Linien gemeinsame Strecken aufweisen und auf diesen Strecken naturgemäss der Zugsverkehr ein doppelter, dreifacher, ja selbst ein vierfacher sein wird, je nachdem eben die Züge von 2, 3 oder 4 Linien über sie verkehren, so wird sich die Zahl der Züge in einzelnen Strecken, die zugleich mit den Strecken grösserer Verkehrsdichte zusammenfallen, auf 16 und 24 und selbst 32 in der Stunde erhöhen. Die Grenzen der Leistungsfähigkeit der schmalspurigen Bahn werden sonach zwischen der Beförderung von 8 Zügen oder 2 112 Fahrgästen und jener von 32 Zügen oder 8 448 Fahrgästen in der Stunde liegen. Auf der Stadtbahn in Wien — um einen Vergleich mit einem ebenfalls erst vollendeten Bahnnetze zu ziehen — wird die grösste Zahl der in einer Stunde über eine Theilstrecke des stärksten Verkehres laufenden Züge 20 betragen; jeder Zug wird an Wochentagen aus 5 Personenwagen und 2 Wagen halb Gepäcksraum, halb Personenabtheil bestehen; an Sonn- und Feiertagen werden im Bedarfsfalle noch 3 Personenwagen angehängt. Die einzelnen ganzen Personenwagen II. Klasse fassen 40, die Wagen III. Klasse aber 48 Personen; mit einem Wochentagszuge werden sonach 292, also in einer Stunde 5 840, mit einem Sonntagszuge 436, in einer Stunde sonach 8 720 Personen befördert werden können. Die Stadtbahn in Paris würde also trotz der schmalen Spur, mit der sie erbaut werden soll, der Wiener Stadtbahn an Leistungsfähigkeit nicht nachstehen; sie wird aber dieser gegenüber den Vortheil einer ungewöhnlich raschen Zugfolge bieten, einen Vortheil, der einerseits dem Publikum, andererseits der Wirthschaftlichkeit des Betriebes zu gute kommt.

In betriebstechnischer Hinsicht ist die Annahme des elektrischen Betriebes das interessanteste Kennzeichen des Entwurfes. Dieser Entschluss des Stadtrathes begegnete allgemeiner Zustimmung. Die elektrische Betriebsweise ist heute schon — man darf sagen — populär geworden; sie eignet sich für den Betrieb einer Stadtbahn, die zum grösseren Theile unterirdisch angelegt ist und dort, wo sie an die Oberfläche tritt, dicht bewohnte Stätten durchzieht, in ganz besonderer Weise, von welcher Seite auch immer die Frage in Erwägung gezogen wird. Die Abwesenheit der Rauch- und Gasentwickelung, überhaupt die ganze Reinlichkeit des Betriebes ist für Stadtbahnen von grossem Werthe; von nicht minderem Belang ist der Umstand, dass bei dem elektrischen Motor das Anhalten der Züge und das Anfahren ausserordentlich rasch und zuverlässig bewerkstelligt werden kann. Diese Eigenschaft ist gerade für gewisse Theilstrecken der Pariser Stadtbahn von unschätzbarem Werthe. In jenen Strecken nämlich, in denen sich die Züge in Zeiträumen von 1 Min. 52 Sek. folgen sollen, ist eine stündliche Fahrgeschwindigkeit von 50 km und ein Aufenthalt von nur 20 Sek. in den Stationen vorgesehen. In einem solchen Falle ist die Bremsfrage von allergrösster Bedeutung und sie kann derzeit wohl nur durch die Wahl des elektrischen Motors für die Stadtbahnzüge in wirklich befriedigender Weise gelöst werden. Hierzu tritt noch als weiterer Vortheil die grosse Oekonomie des elektrischen Betriebes für Bahnen, auf denen kurze Züge in kleinen Zwischenräumen verkehren und deren Verkehrsdichte grösseren Schwankungen unterliegt.

In finanzieller Beziehung verdient der Entwurf des Pariser Magistrates Beachtung wegen des Vorschlages, den Bau und Betrieb der geplanten Stadtbahn nicht einem Konzessionär zu überlassen; die Stadt will vielmehr das Bahnnetz

selbst mit Hilfe einer Munizipalanleihe ausführen, den Betrieb aber einer Gesellschaft übergeben, welche der Gemeinde eine gewisse Rente zur Deckung jener Anleihe zu zahlen hätte. Dieser Vorschlag ist wohl vorwiegend ein Gebot der eisernen Nothwendigkeit. Der Magistrat erkennt sehr wohl, dass sich kein Unternehmer finden wird, welcher bereit wäre, die mit nahezu 200 Millionen Francs berechneten Auslagen des Stadtbahnbaues auf seine Gefahr und Rechnung zu übernehmen; er weiss auch, dass eine entsprechende Deckung des Kostenaufwandes durch die Betriebseinnahmen wohl erst in einer fernen Zeit zu erwarten sein dürfte. Die Einhebung der Rente, welche zur Tilgung der durch das Anlehen erwachsenden Zinsenschuld zu dienen hätte, denkt sich der Magistrat in der Weise geregelt, dass von jeder an die Reisenden verabfolgten Fahrkarte, auf welchen Preis sie immer lauten mag, ein Betrag von 5 Cts. an die Stadt abzuführen ist. Die übrige Einnahme muss dem betriebführenden Unternehmer zur Deckung der Betriebsausgaben und zur Verzinsung des Betriebskapitales, das mit 25 Millionen Francs fixirt erscheint, dienen. Diese finanzielle Kombination ist nicht ohne Geschick abgefasst; es bleibt aber immerhin fraglich, ob der Staatsrath, dem die fernere Entscheidung obliegt, sie gutheissen oder ob er nicht vielleicht die Basis, auf der sie steht, als eine allzu sehr zufällige und daher wenig verlässliche betrachten wird.

Nach dieser Erörterung der wesentlichen Grundzüge, die dem Stadtbahnentwurfe des Pariser Magistrates ein so eigenartiges Gepräge verleihen, dürfte eine kurze Beschreibung der geplanten Stadtbahnlinien und der in Aussicht genommenen Betriebsanlagen nicht ganz ohne Interesse sein. Im allgemeinen sei bemerkt, dass das Bahnnetz nicht über die Grenzen des Verzehrungssteuergebietes hinausführen, dass also auch in dieser Beziehung der rein städtische Charakter der Anlage gewahrt werden soll, indem der Verkehr in die Umgebung den Hauptbahnen gelassen wird. Das Netz umfasst 7 Linien, die sich wiederholt berühren und kreuzen und auch — wie schon erwähnt — mehrere gemeinsame Strecken besitzen. Die erste Linie durchquert Paris von Ost nach West, von der Porte de Vincennes bis zu der Porte Dauphine; die zweite Linie ist eine Ringlinie, sie umfährt, den äusseren Boulevards folgend, die Stadt im weiten Bogen, indem sie von der Place de l'Etoile ausgeht und wieder dahin zurückkehrt; die dritte Linie läuft nördlich der ersten, der sie sich bis auf 800 m nähert, von Menilmontant bis zu der Porte Maillot; sie berührt die Mittelpunkte des Verkehrs: den Bahnhof St. Lazare, den Opernplatz, die Börse. Eine vierte Linie — eine Durchmesserlinie — durchschneidet, auslaufend von der Porte de Clinancourt und endend bei der Porte d'Orléans, Paris von Nord nach Süd, indem sie hierbei die erste und dritte Linie fast im rechten Winkel kreuzt. Die fünfte und sechste Linie, jene vom Strassburger Boulevard zur Austerlitzbrücke, diese von dem Cours de Vincennes über die Austerlitzbrücke zu der Place d'Italie führend, stellen im Osten der Stadt entsprechende Verbindung zwischen der Ring- und der Nord-Südlinie her. Die siebente Linie soll vom Orléansbahnhofe bis zum Quai de Conti laufen; sie ist nur bedingt vorgesehen, da die Orléansbahn beabsichtigt, ihre Geleise in der gleichen Richtung bis zu der Solferinobrücke zu verlängern und daselbst einen grossen Endbahnhof zu errichten.

Die Gesammtlänge des geplanten Bahnnetzes beträgt 65,411 km; von den Geleisen sollen 42,839 km im Tunnel, 11,725 km im Einschnitte und 10,847 km auf Viadukten gelegt werden. Letztere finden sich hauptsächlich in der östlichen Strecke der Ringlinie, welche auch die Seine auf einer Brücke überschreitet, während die Querlinien unter dem Strome hindurch geführt werden sollen. Als kleinste Halbmesser hat man im allgemeinen, wie schon oben angedeutet, jene von 75 m angenommen; nur bei der Ost-Westlinie wurde bis auf 50 m herabgegangen; die grösste Neigung der Linie beträgt 40 pro mille; sie findet sich nur bei den Rampen, mit denen die Bahn den Seinefluss und den Kanal St. Martin überschreitet; sonst hat man durchaus wesentlich sanftere Neigungen angewendet. Das Tunnelprofil zeigt eine lichte Breite von 6,5 m und eine lichte Höhe, von Schienenoberkante an gemessen, von 4,4 m; das Einschnitts- und das Viaduktprofil besitzen 6 m Breite; die freie Höhe über der Fahrbahnoberfläche der Strassen ist mit 5 m festgesetzt. Die Längsbalken der Viadukte, deren Spannweite mit 16,6 m normirt erscheint, werden von 2 Säulenreihen getragen, die in einer Entfernung von 4,7 m stehen; die Querträger sollen durch Ziegelgewölbe verbunden werden, die als unmittelbare Träger der Fahrbahnlast gedacht sind. Die Stationen sollen zwei parallele Perrons von 75 m Länge erhalten; sie liegen in mittleren Entfernungen von 500 m; für die ersten 6 Linien allein sind 118 Haltepunkte vorgesehen, von denen 70 unterirdisch, 20 in Einschnitten, 28 auf Viadukten zu liegen kommen.

Die zum elektrischen Betriebe nothwendige Kraft werden drei grosse Elektrizitätswerke liefern, die in nahezu gleichen Entfernungen in dem Umfange des Verkehrsnetzes vertheilt sind. Die erforderliche Gesammtleistung dieser Werke ist auf 30 000 PS. berechnet. Die Zuleitung des Stromes zu den Wagenmotoren erfolgt unterirdisch: ein Kanal, inmitten der Schienenstränge jedes Geleises wird die Leitungsdrähte aufnehmen. Die Wagen werden 12 m lang, 3 m hoch, 1,9 m breit sein und — dies sei nur der Vollständigkeit halber wiederholt — je 44 Reisende aufnehmen können; die Motorwagen werden 9 t, die Beiwagen 6 t wiegen. Das Gewicht eines Zuges wird mithin, bei Annahme voller Besetzung und eines Gewichtes von 68 kg für jeden Reisenden, je nach der Zusammensetzung 42 bis 48 t betragen. Der Gesammtaufwand für die ersten 6 Linien ist mit 185 Millionen Francs veranschlagt, von welcher Summe allein 133 Millionen Francs auf Unterbauten entfallen; für die Eventuallinie Orléansbahnhof - Quai de Conti sind 10 Millionen Francs vorgesehen. Der Magistrat der Stadt Paris trägt sich mit der Hoffnung, das umfangreiche Bahnnetz im Jahre 1900, anlässlich der Weltausstellung, dem Verkehre übergeben zu können. Es ist wenig wahrscheinlich, dass diese Hoffnung sich erfüllt, wie eifrig der Magistrat auch auf die Verwirklichung seiner Pläne hinwirkt. Der Entwurf weicht viel zu sehr von dem Herkömmlichen ab, als dass man annehmen könnte, er werde alle maassgebenden Instanzen anstandslos durchlaufen. A. B.

Einführung der Transportsteuer in Oesterreich.

In seinem Finanzexposee für das Jahr 1898 hat der österreichische Finanzminister Dr. von Bilinski die Einbringung einer Vorlage über die Eisenbahn-Transportsteuer angekündigt. Die Transportsteuer soll lediglich den Eisenbahnverkehr treffen und den Schifffahrtverkehr frei lassen. Die Steuer soll im Personenverkehre 12 % des Fahrpreises, im Güterverkehre 5 % der Fracht betragen und die Privat- und Staatsbahnen in gleicher Weise treffen. Im Jahre 1896 wurde auf sämmtlichen österreichischen Eisenbahnen aus dem Personenverkehre eine Einnahme von 62 350 000 fl., aus dem Güterverkehre eine Einnahme von 194 640 000 fl. erzielt. Das Erträgniss der Transportsteuer würde sich danach im Personenverkehre mit 7 500 000 fl., im Güterverkehre mit 9 700 000 fl., insgesammt mit 17 200 000 fl. berechnen. Von der Steuer kämen jedoch der bis jetzt bestehende Fahrkartenstempel in der Höhe von 1 800 000 fl. und überdies ein Betrag von 1 000 000 fl., welchen die Regierung zur Gründung eines Exportfonds widmen will, in Abschlag. Zu berücksichtigen ist auch noch, dass die Transportsteuer jedenfalls in der ersten Zeit einen gewissen Druck auf den Verkehr üben und kaum sobald im vollen Betrage einfliessen dürfte. Der Finanzminister hat den Nettoertrag der Transportsteuer für das erste Jahr nur mit 7 500 000 fl. taxirt und für die weiteren Jahre eine successive Steigerung in Aussicht genommen.

Das Projekt der Einführung einer Transportsteuer in Oesterreich (in Ungarn besteht eine Transportsteuer schon seit

dem Jahre 1875) ist nicht neu. Schon im Jahre 1892 trug sich die Regierung, welcher Dr. Steinbach als Finanzminister angehörte, infolge der ungünstigen Rückwirkung der im Jahre 1891 durchgeführten grossen Tarifermässigungen der Staatsbahnen auf die Einnahmen derselben, mit dem Gedanken, dem Abgeordnetenhause eine Vorlage wegen Einführung einer Transportsteuer zu unterbreiten, deren Ertrag zugleich dazu dienen sollte, die Verwirklichung eines breit angelegten wirthschaftlichen Programms (Bau der Tauern- und Karawankenbahn, des Donau-Oderkanals, die Regelung der Beamtengehälter usw.) zu ermöglichen.

Es blieb kein Geheimniss, dass die Regierung bereits einen Gesetzentwurf ausgearbeitet hatte, welchem ein Satz von 10 % für Personen und Gepäck, 7 % für Eilgüter und 5 % für die Frachtgüter zu Grunde lag. Der finanzielle Effekt aus der Durchführung dieses Gesetzes war auf Grund der Eisenbahneinnahme des Jahres 1891 mit 15 000 000 fl. jährlich veranschlagt worden. Während der Plan der Regierung in den parlamentarischen Kreisen mit einem gewissen Interesse aufgenommen wurde, begegnete derselbe lebhaftem Widerspruche seitens der Interessentenkreise. Die Handelskammern, an ihrer Spitze die von Wien, sprachen sich mit Entschiedenheit gegen das Projekt aus. Die Wiener Kammer sagte, sie könne sich ihrer Pflicht nicht entziehen, ihre Stimme zu erheben, um vor einem Schritte zu warnen, dessen Folgen sich für die Entwickelung des Gesammtverkehrs schädigend und hemmend erweisen müssten.

Auch Erwägungen internationaler Natur wurden gegen die Transportsteuer vorgebracht und des weiteren ausgeführt: „Die Transportsteuer wirke beim Importe theils wie ein Schutzzoll, theils wie ein Finanzzoll; umgekehrt erschwere die Transportsteuer auch unseren Export, indem sie auf die weiteren Distanzen, auf welche bereits eine grössere Fracht besteht, noch drückender wirken müsse, als auf den kürzeren Bahnverkehr.“ — Die Regierung liess sich damals durch die abfällige Beurtheilung, welche das Projekt der Transportsteuer erfahren hatte, in der That bestimmen, dasselbe fallen zu lassen (vergl. Sonnenschein: Die Eisenbahn-Transportsteuer, Berlin 1897). Die jetzige Regierung kommt nun auf das Projekt zurück und äusserte sich der Finanzminister über dasselbe wie folgt:

„Ich weiss, dass diese Steuer eine Menge von Schwierigkeiten hat. Eine Hauptschwäche derselben besteht darin, dass sie so wirkt wie eine Tariferhöhung und nachdem in Oesterreich mit Recht dahin abgezielt wird, die Produktionsbedingungen womöglich günstiger zu gestalten, folglich also auch die Transportkosten zu vermindern, so ist es begreiflich, dass niemand in Oesterreich, und auch ich nicht, diese Steuer sympathisch findet. Aber es gibt auch manches, was man für diese Steuer anführen könnte. Wenn man sich einmal auf den Standpunkt stellt, dass das Eisenbahnwesen im grossen und ganzen dem österreichischen Staate nicht so viel leistet, als es eigentlich leisten sollte, und insbesondere die Staatsbahnen infolge vielleicht zu rascher und zu starker Tarifherabsetzungen sich nicht so rentiren, wie man es halbwegs von Staatsbahnen verlangen sollte, so muss man entschieden eine Transportsteuer als ein geringeres Uebel betrachten wie eine Erhöhung der Tarife.

Man geht bei der Erhöhung der Tarife angeblich individualisirend vor, schneidet aber in verschiedenartigster und ungleichmässigster Weise in die wirthschaftlichen Interessen des Publikums ein. Insbesondere würden sich durch eine Erhöhung der Tarife bei den Staatsbahnen ohne eine gleichmässige Erhöhung der Tarife bei den Privatbahnen die Konkurrenzverhältnisse zu Ungunsten derjenigen Parteien verschieben, welche in der Nähe der Staatsbahnen wohnen. Ueberdies ist das eine Steuer, welche, vom fiskalischen Standpunkte betrachtet, gewissermaassen mechanisch wirkt nach Maassgabe der Steigerung des Verkehrs, welche sich fast kostenlos auf ungezählte Steuerträger vertheilt, also in fiskalischer Hinsicht verhältnissmässig nicht als schlecht betrachtet werden kann. Ich habe bei der Transportsteuer für Frachten an die Summe von 5 % gedacht. Das Haus hätte dann zu erwägen, in wie weit dies zu viel oder zu wenig ist. Wir haben aber, und zwar auf Verlangen des Handelsministers und des Ackerbauministers, gleichzeitig für den Fall der Einführung der Transportsteuer aus den Erträgnissen dieser Steuer jedes Jahr 1 000 000 fl. vorweg abzuziehen beabsichtigt, mit welcher Summe diejenigen landwirthschaftlichen und industriellen Produktionszweige, welche durch die Steuer in ihrer Exportkraft gehemmt werden, unterstützt werden sollen. Wenn man bedenkt, dass die Transportsteuer, welche für den Personentarif 12 % betragen sollte, gleichzeitig mit einer Aufhebung des bisherigen Stempels, welcher 1 800 000 fl. getragen hat, verbunden ist; wenn man weiter erwägt, dass alles vorbereitet wird, dass in denjenigen Beziehungen, wo es sich um die Konkurrenz und den Transport handelt, die bisherigen niedrigen Tarife aufrecht bleiben, so wäre das dann wohl eine Frage, die zumindest zu erwägen wäre.“

Beförderung landwirthschaftlicher Erzeugnisse zu besonders billigen Tarifsätzen.

Die im vorigen Jahre auf der englischen Ost- (Great Eastern) Bahn eingeführte Beförderung landwirthschaftlicher Erzeugnisse zu besonders billigen Tarifsätzen hat eine bedeutende Ausdehnung angenommen. Im Jahre 1896 sind nicht weniger als 60 000 Sendungen solcher Erzeugnisse zu den herabgesetzten Tarifen befördert worden. Von 3 000 Sendungen in den ersten zwei Monaten des Jahres 1896 ist dieser Verkehr auf 12 000 Sendungen in den entsprechenden Monaten des Jahres 1897 gestiegen. Auch die schottischen Eisenbahngesellschaften haben, dem englischen Beispiel folgend, eine bedeutende Herabsetzung ihrer landwirthschaftlichen Tarife beschlossen. Wie man sich erinnern wird, hat das Vorgehen der englischen Ostbahn, das auch in dieser Zeitung schon besprochen worden ist, den Zweck, die landwirthschaftlichen Produzenten mit den städtischen Konsumenten zum Vortheile beider in unmittelbare Verbindung zu bringen und durch die damit zu erreichende Verkehrssteigerung die eigenen Einnahmen zu mehren. In Frankreich haben diese Bestrebungen sehr bald Beachtung gefunden. Eine zur Begutachtung der Einrichtung eingesetzte ausserparlamentarische Kommission hat in ihrem kürzlich erstatteten Bericht empfohlen, gleichwie in England und Belgien (wo landwirthschaftliche Erzeugnisse bis zu 60 kg von den Produzenten in bestimmten Zügen unentgeltlich mitgeführt werden dürfen, vergl. Nr. 56 S. 498 Jahrg. 1896 d. Ztg.) eine besondere Behandlung für landwirthschaftliche Erzeugnisse wie Eier, Butter, Rahm, Käse, Obst und Gemüse, Milch, geschlachtetes Geflügel, todtes Wild, Honig, Fleisch, Wurstwaaren, Fett usw. einzuführen.

Für die landwirthschaftlichen Lebensmittel, die als solche in einem von der Regierung und den Eisenbahnen gemeinschaftlich aufzustellenden Verzeichniss zu benennen wären, wäre die Stempelgebühr, wie für die Postkolli, auf 10 Cts. herabzusetzen.

Ausserdem wird empfohlen, von den Eisenbahnen zu verlangen, dass sie entweder einzeln oder in Gruppen den Versuch machen, für die Beförderung landwirthschaftlicher Lebensmittel ermässigte Sondertarife einzuführen, die nach dem Zonensystem auf nicht zu grosse Entfernungen, von ungefähr 100 km, herzustellen wären. Diese Sondertarife würden auf Sendungen im Höchstgewicht von 50 kg (in England 60 Pfund), mit Frachtberechnung von 10 zu 10 kg, zu beschränken sein und hätten nachstehende Bestimmungen zu enthalten:

1. Die Sendungen, die deutlich den Namen der Bestimmungsstation und des Empfängers zu tragen hätten, wären in einer mit den Eisenbahnen zu vereinbarenden Normalverpackung zu befördern, oder besser in leichten Kisten, die das Publikum nöthigenfalls auf den Bahnhöfen kaufen könnte und die nicht zurückgesandt würden.
2. Der Beförderungspreis, der die Zuführung in die Wohnung des Empfängers einzuschliessen hätte, wäre bei Abgang der Sendung zu entrichten. Die Zahlung wäre durch Aufkleben besonderer auf den Bahnhöfen käuflicher Marken ersichtlich zu machen.
3. Die Beförderung und die Zustellung wären innerhalb der für Eilgut festgesetzten Lieferfrist auszuführen; für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung wäre die — abzustufende — Entschädigung auf einen geringeren als den für Postpackete bestimmten Betrag festzusetzen.
4. Die Natur und die Menge der beförderten Artikel wären vor Abgang auf Oktroi-Deklarationsformularen anzugeben, die dem Zugbediensteten zu übergeben oder der Sendung aussen anzuheften wären.
5. Für die Auszahlung der Nachnahmen wäre ein Zonentarif einzuführen unter Berechnung einer Stempelgebühr von 10 Cts.

Welchen Erfolg diese Anregung haben wird, bleibt abzuwarten.

Der Verkehr der sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1896.

Den gewaltigen Verkehrsaufschwung des letzten Jahres spiegeln die Angaben wieder, die dem „Statistischen Berichte der sächsischen Staatseisenbahnen für das Betriebsjahr 1896“ — einer wahren Fundgrube statistischen Materials — zu entnehmen sind.

Verhältnissmässig am stärksten gestiegen ist der Personenverkehr. Die Zahl der im Jahre 1896 beförderten Personen betrug 47 350 323, gegen das Vorjahr 4 712 106 oder 11,05 % mehr. Da die Zunahme des Personenverkehrs von 1894 zu 1895 nur 5 % betrug, so ergibt sich im Jahre 1896 eine mehr als doppelt so grosse Steigerung. Von den Reisenden wurden insgesammt 1 054 000 000 Personenkm zurückgelegt, 97 000 000 oder 10,16 % mehr, als 1895. Die Personengeldeinnahme betrug 32 200 000 *M.* gegen das Vorjahr 2 584 823 *M.* = 8,72 % mehr.

Hiernach ist gewachsen:

die Zahl der beförderten Personen	um 11,05 %
„ „ „ Personenkilometer	„ 10,16 „
„ Personengeldeinnahme	„ 8,72 „

Schon aus diesen drei Ziffern lässt sich entnehmen, dass sich die Verkehrszunahme in der Hauptsache auf kürzere Entfernungen und in den unteren Wagenklassen vollzogen hat. In welchem Maasse dies der Fall ist, ergeben folgende Vergleichungen: Von den beförderten 47 400 000 Reisenden entfallen allein 21 300 000 auf die Entfernung von unter bis mit 10 km, während im Vorjahre in derselben Entfernungsstufe 18 600 000 Reisende befördert wurden. Von der gesammten Zunahme der Personenbeförderung an 4 700 000 Reisenden beanspruchte mithin die unterste Entfernungsstufe allein 2 700 000 = 57,4 %. Auf die nächste von über 10 bis mit 20 km Entfernung entfielen 12 300 000 gegen 11 200 000 Reisende im Vorjahre, also 1 100 000 mehr. Von jener Zunahme an 4 700 000 Reisenden nahmen die Entfernungen bis mit 30 km allein 4 200 000 oder rund 90 % in Anspruch und nur 500 000 = rund 10 % blieben für die weiteren Entfernungen übrig. Der Antheil der Entfernungsstufen an der Personenbeförderung betrug:

	1896	1895
von unter bis mit 10 km . .	44,9 %	44,1 %
„ über 10 bis mit 20 „ . .	26,0 „	26,4 „
„ „ 20 „ „ 30 „ . .	9,3 „	9,4 „
„ „ 30 „ „ 40 „ . .	5,7 „	5,9 „
„ „ 40 „ „ 50 „ . .	3,5 „	3,6 „
„ „ 50 „ „ 60 „ . .	2,6 „	2,6 „
„ „ 60 „ „ 70 „ . .	1,96 „	2,02 „
„ „ 70 „ „ 80 „ . .	1,33 „	1,31 „
„ „ 80 km	4,67 „	4,78 „

Hiernach hat die unterste Entfernungsstufe ihren Antheil auf Kosten aller übrigen Entfernungsstufen vergrössert.

Die Ursache dieser Erscheinung ist in dem rapiden Anwachsen des Vorortverkehrs, mit dem die Zunahme des Fernverkehrs auch nicht entfernt Schritt zu halten vermag, zu suchen. So weisen die frequentesten Verbindungen der Städte Dresden und Leipzig mit ihren Vororten allein eine Verkehrszunahme von 800 000 Personen auf.

Ausser dieser unverhältnissmässigen Zunahme des Verkehrs auf kürzere Entfernungen ist der Rückgang des Personenverkehrs aus den oberen nach den unteren Wagenklassen eine feststehende Erscheinung. Im Jahre 1896 haben sich die beiden unteren Klassen fast gleichmässig in ihrem prozentualen Antheil am Gesammtverkehre auf Kosten der beiden oberen Wagenklassen bereichert. Es entfallen nämlich nach Maassgabe der zurückgelegten Personenkilometer Prozente des Verkehrs:

	1896	1895
auf die I. Wagenklasse . .	0,69	0,71
„ „ II. „ . .	12,82	13,09
„ „ III. „ . .	70,86	70,72
„ „ IV. „ . .	15,63	15,48

Die stärkste prozentuale Abnahme weist die II. Wagenklasse auf.

An Fahrkarten wurden 32 500 000 (gegen 28 700 000 im Vorjahre) ausgegeben. Hiervon entfielen:

43,82 % auf einfache Fahrkarten,
43,91 „ „ Rückfahrkarten,
8,61 „ „ Zeitkarten,
1,83 „ „ Rundreisekarten,
1,83 „ „ Fahrbuchkarten.

Einen gleich erfreulichen Aufschwung weist der Güterverkehr auf. Es wurden 21 501 040 t Güter befördert, 1 560 547 Tonnen mehr als im Vorjahre. Diese Frachtgüter legten zusammen 1 442 100 000 tkm zurück, 94 900 000 mehr als im Jahre 1895. Die Frachteinnahme betrug 60 800 000 *M.* und ist um 4 965 401 *M.* gegen das Vorjahr gestiegen. Danach betrug die Zunahme:

bei den Frachtgütern	7,83 %
„ „ Tonnenkilometern . . .	7,04 „
„ der Frachteinnahme	8,16 „

Der höhere Prozentsatz bei der Frachteinnahme lässt darauf schliessen, dass die werthvolleren höher tarifirten Frachtgüter noch mehr an der Verkehrssteigerung theilgenommen haben, als die minderwerthigen. Damit stimmt auch überein, dass der Kohlenverkehr nur um 2,58 % gegen das Vorjahr gestiegen ist.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 34,303 km lange vollspurige Strecke Schwerin-Rehna der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, welche am 12. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung und Schliessung von Stationen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 10. d. Mts. wird die zwischen der Station Klein-Hollenstein und der Haltestelle Seeburg in Kilometer 18,4/5 der Linie Waidhofen an der Ybbs-Gross-Hollenstein (Ybbsthalbahn) gelegene Haltestelle Waidaeh für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 27. September d. J. Abends ist die Haltestelle Zittau-Kasernenstrasse der Linie Zittau-Oybin für den öffentlichen Verkehr geschlossen und dafür am 1. d. Mts. die neue Haltestelle Zittau-Schiesshaus, zwischen den Verkehrsstellen Zittau-Haltepunkt und Zittau-Vorstadt, für den öffentlichen Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr — letzterer in demselben Umfange wie seither in Zittau-Kasernenstrasse — eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die im Kilometer 29,0 der Linie Triebitz-Prossnitz gelegene Personenhaltestelle Rostitz wird ab 1. Oktober eines jeden Jahres für die Dauer der Winterfahrordnung, mithin bis einschl. 30. April des folgenden Jahres, geschlossen werden. Diese Anordnung ist bereits mit 1. d. Mts. in Kraft getreten.

Aenderung von Stationsnamen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Bischofshofen-Saalfelden gelegenen Haltestelle Mitterberg ist vom 1. d. Mts. ab in Ausserfelden abgeändert worden.

Wagenübergang auf die Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld. Am 1. d. Mts. ist die Theilstrecke Sommerfeld-Teuplitz der vollspurigen Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld seitens der Lausitzer Eisenbahngesellschaft eröffnet worden. Die Theilstrecke schliesst in Sommerfeld und Teuplitz an Staatsbahnstrecken an.

Nach einer Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion Breslau hat dieselbe die Haftung für die auf diese Nebenbahn übergehenden Wagen gemäss § 1 Ziffer 3 des Vereins-Wagenübereinkommens übernommen. Die Wagen der Nebenbahn, welche an den Seitenwänden die Anschrift „K. E.-D. Breslau“ (ohne Adler) und an den Langträgern „Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld“ tragen, sind in den Fahrpark der königlichen Eisenbahndirektion Breslau eingestellt und wie eigene Wagen derselben zu behandeln und zu verwenden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3704 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nichtvereinsbahnen, betreffend den II. Nachtrag zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichniss (abgesandt vom 1. bis 5. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Durch allerhöchsten Erlass vom 19. August d. J. ist bestimmt worden, dass die **Verwaltung der Strecke Richterich-preussisch-niederländische Grenze** — vom Tage ihres Ueberganges aus dem Besitz des Aachen-Mastrichter Eisenbahnunternehmens in das Eigenthum des preussischen Staates — der Eisenbahndirektion in Köln übertragen wird.

— Die **Zurückverlegung des Berliner Nordbahn-Vorortverkehrs** ist den Bewohnern der Nordbahn-Vororte von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin nunmehr zugesagt worden. Die Rückverlegung von dem provisorischen Nordbahnhof in der Bernauer Strasse nach dem umgebauten Stettiner Bahnhof in der Invalidenstrasse soll in der ersten Hälfte des Januar 1898 erfolgen, sodass von da ab der Nordbahnhof in der Bernauer Strasse mit dem Nordbahn-Vorortverkehr nichts mehr zu thun hat. Diese Aenderung wird von den Bewohnern der Nordbahn-Vororte gerade zum Winter um so freudiger begrüsst, weil vom Stettiner Bahnhof aus eine schnellere und bequemere Verbindung nach allen Stadttheilen ermöglicht ist.

— Unter der Firma **Kleinbahngesellschaft Greifswald-Wolgast** hat sich eine Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Greifswald konstituirt, welche den Bau und Betrieb der Kleinbahn von Greifswald nach Wolgast mit Abzweigung von Kemnitzerhagen nach Boltenhagen bezweckt. Das Grundkapital beträgt 1 500 000 *M.*

— Auf Anforderung der königlichen Regierung hat die Handelskammer zu Hanau wiederholt den Verkehr berechnet, welcher sich auf dem **Maine nach Kanalisirung bis Aschaffenburg** entwickeln wird. Nach sorgfältigsten Schätzungen wird sich auf der Strecke Mainz-Aschaffenburg eine jährliche Verkehrsleistung von mindestens 100 000 000 tkm erwarten lassen.

— Wie bestimmt verlautet, ist als Termin für die Eröffnung des **Dortmund-Emskanals** der 1. Mai 1898 in Aussicht genommen. Der Dortmunder Hafen soll bis dahin unter allen Umständen fertig sein. Die Stadt Dortmund wird zur Feier der Eröffnung, der wahrscheinlich der Kaiser beiwohnen wird, grosse festliche Veranstaltungen treffen.

— Wenn eine Mittheilung der „B. B.-Ztg." zutreffend ist, so befindet sich gegenwärtig der Plan eines **Rhein-Schelde-Nordostseekanals** in Vorbereitung. Seine Urheber sind nach der Mittheilung des genannten Blattes François de Vooghet, Architekt in Antwerpen, und Louis Gobiet, Ingenieur in Düsseldorf. Geheimrath Krupp in Essen und dessen Generaldirektor Geheimer Finanzrath Jenke sollen die Ausführung des Planes in die Hand genommen haben. Se. Majestät der Kaiser bringt angeblich der Angelegenheit ein grosses Interesse entgegen, da der Kanal, dessen Länge 135 km betragen soll, für die deutsche Marine von grosser Bedeutung sein wird.

— Die Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen und das Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeusseren haben den Vorständen der Ober-Bahnämter Würzburg und Nürnberg und den betheiligten Beamten und Bediensteten aus Anlass der gelungenen Durchführung der diesjährigen umfangreichen **Truppentransporte** ihre besondere Anerkennung über die bewiesene Umsicht und Pflichttreue zum Ausdruck gebracht. Ebenso hat Se. königliche Hoheit Prinz Arnulf, kommandirender General des 1. Armeekorps, in einem sehr schmeichelhaft gehaltenen Handschreiben der Generaldirektion seinen Dank für den glatten und pünktlichen Verlauf der Truppentransporte mit dem Ersuchen übermittelt, diesen seinen Dank allen mit der Durchführung und Vorbereitung dieser Transporte betrauten Beamten und Bediensteten zur Kenntnissnahme zu bringen.

— Sämmtliche **Trambahnlinien Münchens** sollen innerhalb zweier Jahre elektrischen Betrieb erhalten und damit zugleich der Einheitstarif von 10 ₰ eingeführt werden. Der Stadtrath hat schon jetzt einstimmig die Errichtung eines grossen Elektrizitätswerks beschlossen. Dasselbe soll nicht nur zu Beleuchtungszwecken, sondern auch zur Abgabe von Kraft an Private dienen. Die Kosten sind auf 11 000 000 *M.* veranschlagt. (Uhland's Verk.-Z.)

— In Leipzig findet demnächst die Schluss-Generalversammlung der **Altenburg-Zeitzer Eisenbahngesellschaft** statt, in welcher die Liquidation des Unternehmens auch formell beendet werden soll.

— Aus den Kreisen der westfälischen Grossindustrie wird die Aufmerksamkeit auf die gewaltige **Einfuhr von Kohlen und Roheisen aus England nach Deutschland** gelenkt und daran der Wunsch geknüpft, bei den bevorstehenden Verhandlungen des Reiches mit Grossbritannien über die Neugestaltung unserer handelspolitischen Beziehungen dieser Angelegenheit eingehendste Beachtung zu theil werden zu lassen. In einer Zuschrift an die „Rhein.-Westf. Ztg." heisst es hierüber:

„Was Englands Ausfuhr an Steinkohlen nach Deutschland betrifft, so ist diese leider beständig im Steigen; sie betrug im verflossenen Jahre nach der amtlichen Statistik 4 307 463 t im Werth von über 47 Millionen Mark! Diese enorme Summe haben wir ohne jeden finanziellen und wirthschaftlichen Vortheil an England in baarem Gelde allein für Kohlen bezahlen müssen. Die meisten Kohlen gingen an die Städte:

Hamburg . mit 1 700 397 t	Kiel . . . . mit 245 325 t
Stettin . . „ 846 534 „	Bremen . . „ 175 124 „
Danzig . . „ 293 014 „	

Ausserdem gingen an englischem Koks ein: im Hamburger Freihafen 26 630 t und im übrigen Deutschland 52 312 t, zusammen 78 942 t.

Diese ganz gewaltige Einfuhr von englischen Brennmaterialien an unserer deutschen Nordküste bietet nun unseres Erachtens ein höchst dankbares Objekt für den kommenden autonomen deutschen Zolltarif, um so mehr, als wir das dringende Bedürfniss haben, solche Geldsummen, wie sie die englische Kohleneinfuhr verschlingt, im Lande zu belassen und dafür unsere eigene Kohlenförderung zu steigern."

Der Einsender gibt zum Schluss seiner Ueberzeugung Ausdruck, dass selbst eine beträchtliche Erhöhung der deutschen Zollsätze auf Eisen und Kohlen nicht dem deutschen Konsumenten zur Last fallen würde, sondern auf die Produzenten des Auslandes, welche den deutschen Markt nicht werden verlieren wollen, sich würde abwälzen lassen. Dass der deutschen Industrie und den Reichseinnahmen mit einer solchen Zollsteigerung gedient wäre, ist allerdings sehr wahrscheinlich. Doch bleiben in dieser Richtung noch andere Momente zu erwägen. Namentlich ist in Betracht zu ziehen, ob nicht die deutsche Ausfuhr nach England unter einer ungünstigeren Behandlung der englischen Einfuhrwaaren geschädigt werden würde. Die Klarlegung aller dieser Fragen kann nur durch genaueste Erforschung der einschlägigen Verhältnisse bewirkt werden. („B. T.-Bl.")

— **Personalnachrichten.** Im „D. R.- u. Pr. St.-Anz." wird die Ernennung des Geheimen Regierungsraths und vortragenden Raths im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Stieger zum Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion in Köln amtlich bekannt gegeben.

Oesterreich-Ungarn.

— Ueber den **Verkehr der österreichischen Eisenbahnen im August** d. J. werden folgende Nachweisungen gegeben: Es wurden innerhalb dieses Monats auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 12 831 984 Personen und 7 573 567 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 521 634 fl. erzielt, d. i. für 1 km 1 372 fl. Im gleichen Monate 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 11 892 975 Personen und 7 395 076 t Güter, 23 704 514 fl., oder für 1 km 1 421 fl.; es ergibt sich demnach — und zwar hauptsächlich als Folge der grossen Verkehrsstörungen anlässlich der Hochwasserschäden — für den Monat August d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3,4 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis 31. August d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 73 881 580 Personen und 58 003 877 t Güter, gegen 73 510 184 Personen und 55 585 028 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich in diesem Jahre auf 167 306 775 fl., im Jahre 1896 auf 164 176 441 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten 8 Monaten des laufenden Jahres 17 000 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahrs dagegen 16 585 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für den erwähnten Zeitabschnitt 1897 auf 9 842 fl., gegen 9 899 fl. im Vorjahre, d. i. um 57 fl. ungünstiger, oder, auf das Jahr berechnet, für 1897 auf 14 763 fl., gegen 14 849 fl. im Jahre 1896, d. i. um 86 fl., mithin um 0,6 % ungünstiger.

Von den Hauptbahnen weisen folgende eine Erhöhung des kilometrischen Ergebnisses in den ersten 8 Monaten d. J. gegen den gleichen Zeitraum 1896 aus, und zwar: Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österreichische Strecke (16,7 %), Leoben-Vordernberger Eisenbahn (7,5 %), Buschtêhrader Eisenbahn, Linie Lit. B (6,4 %), Eisenbahn Wien-Aspang (5,1 %), k. k. Staatsbahnen (3,7 %), Buschtêhrader Eisenbahn, Linie Lit. A (1,5 %), Südbahn, Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich (1,3 %), Aussig-

Teplitzer Eisenbahn (0,5 %). Abgenommen hat der erwähnte Ertrag bei der Graz-Köflacher Eisenbahn (0,5 %), Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn (0,6 %), Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Hauptbahnnetz (0,9 %), böhmischen Nordbahn (1,5 %), österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, österreichische Linien (3,0 %), österreichische Nordwestbahn, Ergänzungsnetz (3,2 %), süd-norddeutschen Verbindungsbahn (4,9 %), österreichische Nordwestbahn, garantirte Strecken (5,4 %), Ostrau-Friedländer Eisenbahn (8,0 %).

— Die **Betriebsergebnisse der ungarischen Hauptbahnen im Jahre 1896** stellen sich nach einem im „Pester Lloyd“ auf Grund amtlicher Quellen veröffentlichten Berichte wie folgt:

		Einnahmen fl.	Ausgaben fl.	Betriebskoeffizient %	Ueberschuss fl.
Kgl. ungarische Staatsbahnen	1896	98 234 191	60 226 382	61,31	38 007 809
	1895	89 534 726	56 525 654	63,13	33 009 072
Fünfkirchen-Barcser	1896	666 765	352 733	52,90	314 032
	1895	666 253	344 077	51,64	322 176
Kaschau-Oderberger (ungarische Linien)	1896	4 769 865	2 461 800	51,61	2 308 065
	1895	4 486 601	2 353 873	52,47	2 132 728
Südbahn (ungarische Linien)	1896	7 864 238	4 749 435	60,39	3 114 803
	1895	7 698 968	4 682 056	60,81	3 016 912
Mohács-Fünfkirchner	1896	884 368	472 428	53,42	411 940
	1895	841 580	473 152	56,22	368 418
Raab-Oedenburg-Ebenfurther	1896	1 050 809	548 976	52,24	501 833
	1895	1 021 937	520 144	50,90	501 793
Zusammen	1896	113 470 236	68 811 754	60,64	44 658 482
	1895	104 250 055	64 898 956	62,25	39 351 099

Im Vergleiche zum Jahre 1895 ergibt sich folgende prozentuelle Erhöhung bezw. Verminderung und zwar:

	Einnahme	Ausgabe	Betriebskoeffizient	Ueberschuss
Kgl. ungarische Staatsbahnen	+ 9,72	+ 6,55	— 1,82	+ 15,14
Fünfkirchen-Barcser	+ 0,08	+ 2,51	+ 0,43	— 2,53
Kaschau-Oderberger (ungarische Linien)	+ 6,314	+ 4,585	— 0,86	+ 8,221
Südbahn (ungarische Linien)	+ 2,147	+ 1,439	— 0,42	+ 3,224
Mohács-Fünfkirchner	+ 5,09	— 0,15	— 2,80	+ 11,81
Raab-Odenburg-Ebenfurther	+ 2,825	+ 5,543	+ 1,34	+ 0,008
Zusammen	+ 8,844	+ 6,029	— 1,61	+ 13,49

Die besprochenen Bahnen zerfallen in folgende Gruppen:

I. Gruppe: Königlich ungarische Staatsbahnen.

Hierher gehören alle Eisenbahnen, welche das Eigenthum des Staates bilden, sowie die auf Rechnung des Staates bezw. der ungarischen Staatsbahnen betriebenen Vizinalbahnen.

II. Gruppe: Die Staatsgarantie in Anspruch nehmende Eisenbahnen.

Hierher zählen die Fünfkirchen-Barcser (im Betriebe der königlich ungarischen Staatsbahnen) und die Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien).

III. Gruppe: Nichtgarantirte bezw. die Staatsgarantie nicht in Anspruch nehmende Eisenbahnen.

Hierher rangiren die Südbahn (ungarische Linien), die Mohács-Fünfkirchner und die Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

Getrennt nach diesen Gruppen stellen sich die Ergebnisse wie folgt:

I. Königlich ungarische Staatsbahnen.

	Im Jahre 1896 Gulden	1895 Gulden
Einnahmen	98 234 191	89 534 726
Ausgaben	60 226 382	56 525 654
Ueberschuss	38 007 809	33 009 072
Betriebskoeffizient	61,31 %	63,13 %

Es erhöhten sich die Einnahmen um 8 699 465 fl. oder 9,72 %; die Ausgaben steigerten sich demgegenüber um 3 700 728 fl., d. i. um 6,55 %; der Betriebsüberschuss erreichte eine Besserung gegen das Vorjahr von 4 998 737 fl. oder 15,14 %. Der Betriebskoeffizient besserte sich um 1,82 %.

II. Die Staatsgarantie in Anspruch nehmende Bahnen.

	Gulden	
Einnahmen	5 436 630	5 152 854
Ausgaben	2 814 533	2 697 950
Ueberschuss	2 622 097	2 454 904
Betriebskoeffizient	51,77 %	52,36 %

Bei dieser Gruppe haben sich die Einnahmen im Jahre 1896 gegenüber dem Vorjahre um 283 776 fl. = 5,51 % erhöht; die Ausgaben steigerten sich um 116 583 fl. oder um 4,32 %; somit besserte sich der Ueberschuss um 167 193 fl. = 6,81 %. Der Betriebskoeffizient fiel auf 51,77 von 52,36 % des Vorjahres, besserte sich also um 0,59 %.

III. Nichtgarantirte bezw. die Staatsgarantie nicht in Anspruch nehmende Eisenbahnen.

	Gulden	
Einnahmen	9 799 415	9 562 474
Ausgaben	5 770 839	5 675 351
Ueberschuss	4 028 576	3 887 123
Betriebskoeffizient	58,89 %	59,35 %

Die Einnahmen stiegen bei dieser Gruppe um 236 941 fl., d. i. um 2,478 %, die Ausgaben hingegen um 95 488 fl. oder 1,682 %; somit erhöhte sich der Ueberschuss um 141 453 fl. oder 3,639 % gegen jenen des Vorjahres. Der Betriebskoeffizient besserte sich um 0,46 %.

— In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 30. v. Mts. wurde ein Antrag wegen ehester Errichtung einer selbständigen, dem Eisenbahnministerium unmittelbar unterstellten **Staatsbahndirektion in Czernowitz** eingebracht.

— **Ermässigung der Malztarife.** Der Verein österreichischer Malzfabrikanten in Olmütz hat sich, wie das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, an das Handelsministerium sowie an das Eisenbahnministerium mit der Bitte gewendet, auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen nach allen Exportrichtungen Ausnahmetarife für Malzsendungen mit solchen Nachlässen einzuführen, wie solche die neuen deutschen Ausnahmetarife enthalten, und auch bei sämmtlichen Privatbahnen sowie bei der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft auf gleiche Maassnahmen hinzuwirken. Im Herbst soll in dieser Angelegenheit eine Konferenz unter Beiziehung von Vertretern der Malzindustrie stattfinden.

— Die **Eröffnung der Theilstrecken Modran-Mechenitz-Dobrisch** und **Pozar-Eule** der Lokalbahn Modran-Cercan für den öffentlichen Verkehr hat am 22. v. Mts. stattgefunden. Die neuen Linien sind der Staatsbahndirektion Prag unterstellt.

— **Eine neue Eisenbahnverbindung zwischen Galizien und Ungarn.** Die ungarische Regierung hat im Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf, betreffend den Bau der Arvathalbahn, eingereicht, welche von einer Station der Kaschau-Oderberger Bahn bis zur Landesgrenze gegen Galizien gehen soll. Die österreichische Regierung soll von der Landesgrenze bis Neumarkt die Verbindung herstellen; der Bau dieser Verbindungsstrecke ist jedoch bisher nicht sichergestellt. Die 71 km lange Arvathalbahn soll von der Kaschau-Oderberger Bahn betrieben werden. Als Baukosten werden 3 570 000 fl. festgesetzt, wovon 65 % durch Emission von Prioritätsaktien beschafft werden sollen. Von den Stammaktien würden ungefähr 700 000 fl. vom Staate übernommen werden, während der Rest vom Komitate, den Gemeinden und der Arvaer Herrschaft übernommen wird.

— Für die vor kurzem konzessionirten Lokalbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan sind vom Eisenbahnministerium zwei **Bauleitungen** mit dem Sitze in Wolfsberg und Windischgraz errichtet worden. Dieselben haben ihre Amtswirksamkeit mit 1. d. Mts. begonnen. Die sofortige Aktivirung dieser Bauleitungen ist zu dem Zwecke erfolgt, um durch schleunigste Fertigstellung der Bauvergebungs-Operate die baldige Inangriffnahme des Baues zu ermöglichen.

— Dem Landesausschusse des Herzogthums Bukowina als Konzessionär der den Gegenstand der a. h. Konzessionsurkunde vom 25. September 1895 bildenden Eisenbahnen Luzan-Zaleszczyki, Hliboka-Sereth, Radautz-Frassin (Brodina), Nepolokoutz-Wiznitz und Itzkany-Suczawa wurde die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „**Neue Bukowinaer Lokalbahngesellschaft**“ mit dem vorläufigen Sitze in Wien ertheilt.

— **Gaisbergbahn.** Auf Grund allerhöchster Ermächtigung wurde die Zahnradbahn auf den Gaisberg bei Salzburg vom Eisenbahnministerium bis auf Widerruf rücksichtlich des Betriebes als Kleinbahn im Sinne des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 über Bahnen niederer Ordnung anerkannt und haben daher

in Hinkunft auf die gedachte Bahn die Bestimmungen der Artikel XVII bis XIX des erwähnten Gesetzes Anwendung zu finden. Diese Artikel betreffen die Einschränkung der staatlichen Einflussnahme auf den Bau und Betrieb, die Enthebung der Unternehmung von allen unentgeltlichen Leistungen für öffentliche Zwecke (Post- und Telegraphenverwaltung, Polizei, Finanzwache usw.), endlich die Zugestehung des Tarifbestimmungsrechtes.

— In einem im verflossenen Sommer der **österreichischen Nordwestbahn** zugestellten Erlass hat die Regierung bekanntlich von diesem Unternehmen die Aufstellung eines weitgehenden Investitionsprogramms verlangt, welches u. a. auch über die Legung eines zweiten Geleises auf dem garantirten Netze der Nordwestbahn konkrete Vorschläge enthalten sollte. Die technischen Vorarbeiten für dieses Programm dürften demnächst zum Abschluss gelangen und verlautet, dass die Nordwestbahnverwaltung behufs Deckung der Kosten der vorzunehmenden Investitionen an die Regierung wegen Erhöhung des garantirten Baukapitals nach Analogie des Uebereinkommens herantreten wolle. Der Standpunkt der Regierung in dieser Frage ist noch nicht bekannt. Jedenfalls wäre zur Erhöhung der Staatsgarantie die Genehmigung der Legislative nothwendig.

Was die Verkehrseinnahmen betrifft, so zeigen die Ausweise für die zweite Dekade vorigen Monats eine kleine Besserung im Erträgnisse der Elbethallinie. Die gesammte Mindereinnahme des Ergänzungsnetzes der Nordwestbahn hat sich dadurch auf 104 333 fl. vermindert. Dagegen bleiben die Einnahmen der garantirten Linie nach wie vor rückgängig, und seit dem Beginne des Jahres zeigt sich ein Einnahmenausfall von 427 079 fl. Die kleine Besserung im Verkehre der Elbethalbahn ist hauptsächlich der günstigen Gestaltung des Elbe-Umschlagverkehrs zuzuschreiben. Hier kommen die bedeutenden Getreideimporte aus Amerika, Russland und Rumänien zur Geltung. Ausserdem hat die günstige Situation der österreichischen Eisenindustrie grössere Importe von Roheisen aus Deutschland hervorgerufen, welche im Elbe-Umschlagverkehr von Laube der Nordwestbahn zugute kamen. Die bedeutenden Mindereinnahmen der garantirten Linie sind in erster Reihe eine Folge des schlechten Geschäftsgangs der Textilindustrie. Eine ungünstige Rückwirkung üben noch immer die Nachwehen der Hochwasserkatastrophe, da in der am meisten betroffenen Gegend von Trautenau und Hohenelbe zahlreiche durch das Wasser schwer beschädigte Etablissements gesperrt sind. Die Zuckerkampagne hat sich noch nicht geltend gemacht. Der Rübenstand in Böhmen wurde bis vor kurzem als ungünstig bezeichnet. Das warme trockene Wetter, welches seit einigen Tagen herrscht, dürfte jedoch noch eine Besserung der Ernte herbeiführen.

— Die letzte Generalversammlung der **Südbahn** vom 28. Mai d. J. hat bekanntlich eine Aenderung der Statuten beschlossen. Dieselbe bezog sich auf die Bestimmungen über die Verwaltungsrathssitzungen, und zwar wurde die Neuerung getroffen, dass der Verwaltungsrath sich in Hinkunft monatlich nur mindestens einmal zu versammeln habe (früher mindestens zweimal), sowie dass zur Gültigkeit aller Beschlüsse die Anwesenheit von 5 Mitgliedern genüge, während früher für gewisse Fragen die Anwesenheit von 9 Mitgliedern nothwendig war, endlich dass in dringenden Fällen die Einberufung des Verwaltungsrathes durch den Präsidenten an keine Frist gebunden sei, während früher für gewisse Beschlüsse die Einladung an den Verwaltungsrath 14 Tage vorher erfolgen musste. Der Beschluss der Generalversammlung wurde der Staatsverwaltung zur Genehmigung überreicht. Das Ministerium des Innern hat nunmehr auf Grund allerhöchster Ermächtigung diese Statutenänderung genehmigt.

— Seit einer Reihe von Jahren macht sich beim Eisenbahndienste überhaupt und beim Staatseisenbahndienste im besonderen der **Mangel** eines genügenden Nachwuchses **an Bauingenieuren** empfindlich fühlbar; die neueintretenden Bauingenieure reichen kaum hin, die durch den natürlichen Abfall im Ingenieurkorps der österreichischen Staatsbahnen entstehenden Lücken auszufüllen, und erscheint es deshalb derzeit fast unmöglich, im Beamtenkörper dieses Dienstzweiges die für eine voraussichtliche Steigerung des Bedarfes erforderlichen Reserven zu schaffen und zu erhalten. Hingegen hat sich ein Mangel an Maschineningenieuren bisher weit weniger bemerkbar gemacht. Infolge dessen war das Eisenbahnministerium veranlasst, an das Ministerium für Kultus und Unterricht das Ersuchen zu richten, es mögen die Hörer der technischen Hochschulen über ihre Aussichten im Staatseisenbahndienste bei Wahl des Bau-Ingenieurfaches entsprechend belehrt werden.

Zu diesem Zwecke hat das genannte Ministerium verlautbart, dass voraussichtlich durch eine Reihe von Jahren Bauingenieure, welche die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und eine inländische technische Hochschule absolvirt und die mit der Verordnung vom 12. Juli 1878, R.-G.-Bl. Nr. 92, eingeführten beiden Staatsprüfungen mit günstigem Erfolge bestanden haben, sofort nach Beendigung ihrer Studien mit dem Anfangsgehalte von 800 oder 900 fl. nebst dem entsprechenden Wohnungsgelde und mit sehr vortheilhaften Beförderungsbedingungen bei der Staatseisenbahnverwaltung Aufnahme finden können.

— **Luxuszüge.** Der Orient-Expresszug, dessen Fahrgeschwindigkeit bereits bei Einführung der diesjährigen Sommerfahrordnung bedeutend erhöht wurde, erfährt ab 1. d. Mts. eine weitere Beschleunigung. Die Leitung dieses Zuges über Salzburg anstatt über Simbach ist beibehalten worden. Die in der vorjährigen Winterfahrplanperiode dreimal wöchentlich in Verkehr gesetzten Luxuszüge Wien-Nizza (-Cannes) werden mit Rücksicht auf den ausserordentlichen Zuspruch, dessen sich diese Züge zu erfreuen haben, vom 15. November bis Ende April in beiden Richtungen täglich verkehren.

— Die **Ausfuhr von Eisenbahnschwellen aus Oesterreich** hat im laufenden Jahre eine bedeutende Steigerung erfahren. Im August d. J. stieg dieselbe gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres um 25 182 Metercentner. Seit Jahresbeginn ergibt sich eine Erhöhung der Ausfuhr von Schwellen um 155 748 Metercentner im Werthe von 348 876 fl.

— **Wagenladungs-Güterverkehr der ungarischen Staatsbahnen.** Dem offiziellen statistischen Ausweise zufolge gelangten im I. Halbjahr 1897 1 311 810 Wagenladungen zur Aufgabe, um 50 560 Wagenladungen = 5 % mehr als in der gleichen Periode des Vorjahres.

— Gegenüber den Zeitungsnachrichten über den **Ausstand der Magazinsarbeiter in Gross-Kanisza** veröffentlicht die Direktion der Südbahn in Budapest eine Erklärung dahin gehend, dass nur einzelne Arbeiter, welche gleichzeitig auch als Bremser Verwendung gefunden hatten — die aus Dienstrücksichten eingestellt wurde — den Dienst verlassen haben.

— **Zuckerverkehr über Triest-Fiume.** Die Zufuhren an Zucker aller Art mittelst Bahn aus österreichischen und ungarischen Stationen betrugen im August d. J.: nach Triest 71 270 Metercentner, nach Fiume 4 600 Mctr., zusammen 75 870 Mctr. Innerhalb der abgelaufenen 8 Monate (Januar bis August) wurden aus österreichischen und ungarischen Stationen mit der Bahn zugeführt: nach Triest 771 680 Mctr., nach Fiume 370 100 Mctr., zusammen 1 141 780 Mctr. Ab Triest wird der Zucker hauptsächlich nach der Türkei und Ostindien, ab Fiume dagegen nach Nordamerika verschifft. Der Zuckerexport über die beiden obengenannten Häfen hat im laufenden Jahre einen aussergewöhnlich grossen Umfang erreicht und — abgesehen von dem nunmehr zum Stillstande gekommenen Export nach Nordamerika — zeigt sich sonst in fast allen anderen Relationen eine erhebliche Steigerung der Exportmengen, die insbesondere bei den Verfrachtungen nach Ostindien ein ganz bedeutendes Mehr ergab. Die Lagerhäuser in Triest sind hauptsächlich infolge des starken Zuckerverkehrs überfüllt, und es wird die Fertigstellung der beiden neuen im Bau befindlichen Magazine mit allen Mitteln betrieben, um den Anforderungen des gesteigerten Verkehrs entsprechen zu können.

— Unter dem Titel **Eisenbahntarif- und Auskunftsbureau „Herold“** errichtete der ehemalige Tarifbeamte Heinrich Wolfrath Wille vor einigen Jahren in Wien ein Bureau, welches sich hauptsächlich mit der Nachrechnung von Frachtbelegen und Hereinbringung von zu viel erhobenen Frachtgebühren befasste. Als Entgelt für seine Thätigkeit sollte er 30 bis 50 % des von den Bahnen rückerstatteten Frachtbetrages bekommen. Wille, welcher vermöge seiner fachlichen Tüchtigkeit allmählich eine grosse Klientel zu gewinnen verstand, begnügte sich indessen nicht mit diesen Provisionsantheilen, sondern zog auch darüber hinaus unrechtmässigen Vortheil, indem er den von ihm vertretenen Parteien geringere als die ihm von den Bahnen flüssig gemachten Beträge auswies und erstattete. Vor kurzem wurde das betrügerische Vorgehen Wille's aufgedeckt und dieser in Haft genommen. Soweit bisher festgestellt wurde, dürften die Beträge, um die Wille seine Klientel in den letzten vier bis fünf Jahren gebracht hat, 30 000—40 000 fl betragen. Unter anderem hat Wille einem Grosshandlungshause statt der Summe von 6 000 fl., die von der Bahn liquidirt wurde, blos einige hundert Gulden ausgefolgt. Der Umfang des Geschäftsbetriebes des „Herold“ erhellt wohl am besten daraus, dass die von Wille bei den Eisenbahnen anhängig gemachten Frachterstattungsansprüche die Höhe von 60 000 fl. bis 80 000 fl. erreichen.

— Der königlich ungarische Ackerbauminister Darányi hat veranlasst, dass denjenigen Landwirthen, welche infolge der schlechten Ernte über die zur Aussaat nöthigen Getreidemengen nicht verfügen, aus den Weizen- und Roggenvorräthen der ärarischen Besitzungen der Anbausamen zur Verfügung gestellt werde. Nunmehr hat der Handelsminister Baron Daniel angeordnet, dass diese Sendungen, wenn deren Bestimmung durch ein Certifikat des Ackerbauministers nachgewiesen erscheint, bis Ende November d. J. von den Aufgabestationen der königlich ungarischen Staatsbahnen bis zum Bestimmungsorte zu den Selbstkosten (um etwa 60 % ermässigt) befördert werden. Der Handelsminister hat ferner die ungarischen Staatsbahnen angewiesen, wegen Einräumung gleicher **Frachtbegünstigungen** schleunigst mit den in ihrer Verwaltung stehenden, bezw. mit den anschliessenden Vizinalbahnen in Verbindung zu treten.

— Die **Zugsverspätungen** im Monat August haben auf sämmtlichen Bahnen **Ungarns** eine geringe Steigerung erfahren. Die Ursache lag in dem häufigen Regenwetter, ferner in den infolge von Hochwasser entstandenen Verkehrshindernissen. Anschlüsse wurden nicht erreicht bei 42 Zügen der königlich ungarischen Staatsbahnen, bei 18 Zügen der Südbahn, bei 6 Zügen der Kaschau-Oderberger Bahn. Jene Fälle in denen die Anschlüsse an die ausländischen Bahnen nicht erreicht wurden, sowie jene, in denen grosse Verspätungen entstanden sind, bildeten den Gegenstand einer eingehenden Untersuchung seitens der königlich ungarischen Generalinspektion für Eisenbahnen und Schifffahrt.

— Die **obligatorische Kronenwährung** tritt bekanntlich am 1. Januar 1898 in Kraft. In den verschiedenen Aemtern, namentlich bei den k. ungar. Eisenbahnen, werden hierzu schon grosse Vorbereitungen getroffen und alle Drucksorten entsprechend neu aufgelegt. In der Staatsdruckerei wird emsig gearbeitet, damit zur anberaumten Zeit eine genügende Quantität Drucksorten vorhanden sei.

Vereins-Ausland.

— Der dänische Finanzminister Hörring legte den **Budgetentwurf für das Rechnungsjahr 1898/99** vor. Derselbe weist 68 600 000 Kronen Einnahmen und 68 400 000 Kr. Ausgaben, somit einen Ueberschuss von 200 000 Kr. auf. Für neue Sekundärbahnanlagen sind in dem Entwurf 8 000 000 Kr. eingestellt. Zur Herstellung einer Telegraphenverbindung mit Island über die Shetlandsinseln und die Faröerinseln wird die Regierung 54 000 Kr. verlangen; die Kosten der Verbindung sind im ganzen auf 2 000 000 Kr. veranschlagt. Die grosse nordische Telegraphengesellschaft beabsichtigt die Anlage zu übernehmen.

— In der fortgesetzten Berathung der **Eisenbahnrückkaufs-Vorlage** im Nationalrath wurde Bern ohne Widerspruch zum Sitz der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen gewählt.

— Der **Bau der Gornergratbahn** hat nach einem Berichte der „Frankf. Ztg.“ solche Fortschritte gemacht, dass die Eröffnung dieser höchsten Bergbahn Europas für die nächste Saison ausser Frage steht. Die Gornergratbahn beginnt bekanntlich in Zermatt, also in einer Höhe von 1 620 m ü. M. Sie steigt von da, meist in Felsen eingesprengt, durch einen Kehrtunnel, auf einem 4 km langen Wege zur Riffelalp auf eine Höhe von 2 220 m und von da steil hinauf zur zweiten, 2 750 m hohen Station Riffelberg. Von da ab bildet der Gornergrat selbst die Trasse, auf dem sie fast bis zur Spitze, nämlich 100 m unterhalb des Gipfels (3 120 m) emporklimmt, während zur Rechten die Felswände senkrecht zum Gornergletscher abstürzen. Die Trasse der ganzen Bahn ist nur 10 km lang; aber mit welchen Schwierigkeiten wird jedes Meter Bahn erobert! Nicht die Steigung stellt sich dem Bau entgegen, denn sie beträgt im Maximum 20 %; aber fast der ganze Raum für den Unterbau musste den Felsen abgerungen werden. An Felswänden, deren Steilheit dem menschlichen Fusse zu trotzen schien, wurden die Arbeiter an Seilen heruntergelassen, um die Bohrlöcher zum Sprengen einzusetzen. Ueber die wilde Schlucht des Tindelenbaches wurde auf 2 Pfeilern von 52 m die Bahn in kühner Höhe hinübergeführt. Derselbe Bach liefert der Bahn etwa 1 000 PS., von denen 750 PS. für den elektrischen Betrieb verwendet werden sollen. Da die Bauzeit für die Arbeiten über der Erde nur die 4 Monate von Juni bis September dauert, wurde die gleichzeitige Einstellung zahlreicher Arbeitskräfte nothwendig. Es waren deshalb durchschnittlich nicht weniger als 1 200 Mann auf der kurzen Bahnstrecke permanent beschäftigt. Da die Bahn sich auf eine Höhe erhebt, welche z. B. den Glärnisch übertrifft und fast an den Titlis heranreicht, musste auf eine regelmässige und gute Verpflegung der Arbeiterkolonie in erster Linie Bedacht genommen werden. Die Erbauer der Bahn haben deshalb durch günstige Lieferungsverträge und eine scharfe Kontrole für eine rationelle Zufuhr von Nahrungsbedarf gesorgt; für eine je 50 Mann zählende Arbeitergruppe ist ein Koch angestellt, und täglich windet sich eine Karawane von 40 Maulthieren, mit Vorräthen aller Art beladen, den Berg hinauf. Die ganze Verpflegung kommt den einzelnen Arbeiter auf 60 Cts. für den Tag, das Schlafen in einer der etappenweise aufgestellten soliden Holzbaracken kostet ihn weitere 10 Cts., so dass er den grössten Theil seines, je nach Qualität der Leistung zwischen 4 und 8 Frcs. betragenden Tagelohnes bei Seite legen kann. Die Mehrzahl der Arbeiter besteht aus Italienern. Für die oberste Sektion können indess nur eingeborene Walliser verwendet werden, und auch dann bedarf es noch einer allwöchentlichen Ablösung, da die Leute es nicht länger auf solcher Höhe auszuhalten vermögen; und dabei macht die Arbeitsleistung, die auf der Höhe von 3 000 m verrichtet wird, nur ein Drittheil dessen aus, was eine gleich grosse Mannschaft im Thal zu bewältigen vermag. Es scheint also, dass damit die Grenze erreicht ist, über welche hinaus der Bahnbau nur mit den grössten Opfern und Gefahren vordringen kann, da von da an nach dem Urtheil der Sachverständigen und bisheriger Erfahrung so zu sagen mit je 50 m Höhe die Schwierigkeiten in geometrischer Progression wachsen, ein Faktor, an dem das Projekt, auf das Matterhorn selbst eine Bahn zu leiten, gescheitert ist, und der sich namentlich beim Bau der Jungfraubahn später noch gebieterisch geltend machen wird.

— Der **Rückgang des Rhedereigewerbes in Frankreich** gibt dem „Journal des transports“ Anlass zu folgenden ernsten Bemerkungen: „Man sucht natürlich nicht in den schlechten Gesetzen und den noch schlechteren Einrichtungen, deren Opfer das genannte Gewerbe ist, die wahre Ursache des nur zu offenkundigen Niederganges, sondern, da man den Ursprung des Uebels nicht sehen will, auch nicht zur Abhilfe geneigt ist, bringt man die öffentliche Meinung durch alle möglichen, mehr oder weniger glücklich erfundenen Vorwände von der wahren Spur ab.

Am häufigsten führt man die Unzulänglichkeit der ausgehenden Frachten ins Feld.

Es ist nicht verwunderlich, sagt man, dass unsere Handelsmarine in so trauriger Verfassung ist; es fehlt uns an genügenden Ausgangsfrachten. Wir führen nur theure Waaren aus von geringem Gewicht und beschränktem räumlichen Inhalt; sie reichen nicht aus, unsere Schiffsräume zu füllen. Unsere Konkurrenten dagegen geniessen den Vortheil beträchtlicher Ausgangsfrachten in Gestalt von Kohlen, Eisen, Holz. Das ist der Grund, weshalb ihre Marine gedeiht und die unsrige darnieder liegt.

Die Eisenbahnen haben Schuld, heisst es von allen Seiten. Die Tarife sind zu niedrig, sagt die französische Küstenschifffahrt, sie lenken den Handel von der Benutzung des Seeweges ab. Die Tarife sind zu hoch, schreien die Rheder, für den überseeischen Verkehr und die internationale Küstenschifffahrt, sie halten die Güter von den Ausfuhrhäfen zurück.

Der Minister stimmt dem bei und erhöht bald die Tarife für die den Küsten parallel laufenden Eisenbahnlinien, bald erniedrigt er dieselben für die dazu senkrecht gehenden Verkehrsrichtungen, ohne sich um Industrie, Handel und Steuerzahler zu kümmern, welche schliesslich die Kosten dieser schwankenden Maassnahmen tragen.

Der Küstenfahrer ist im Grunde logischer als seine grossen Kollegen, wenn er Erhöhung der Eisenbahntarife fordert; denn er arbeitet, da im Verkehr zwischen französischen Häfen nur die französische Flagge zugelassen ist, lediglich für sich selbst. Anders steht es aber mit dem überseeischen und internationalen Verkehr, wo seit 1866 vollkommene Gleichheit der Flaggen herrscht. Daher müssen in diesem Verkehr unter dem angeblichen Mangel an Ausfuhrfrachten in unseren Häfen selbstverständlich die fremden Rheder ebenso leiden wie die französischen. Für letztere bildet also die Unzulänglichkeit der Ausfuhrfrachten keine besondere Benachtheiligung. Dieser Umstand kann daher auch nicht die Ursache des Darniederliegens der französischen Rhederei sein.

Man findet in fast allen europäischen Häfen, dass die Eingangsfrachten an Gewicht und Rauminhalt erheblich die Ausgangsfrachten überwiegen. So entfallen beispielsweise in Marseille auf 1 t Schiffsraum, welche im Durchschnitt 1 500 kg Fracht aufzunehmen vermag, 816 kg Eingangsgut und nur 407 kg Ausgangsgut.

In Havre ist dies noch auffälliger, indem 847 kg Eingang gegen 327 kg Ausgang stehen. Dünkirchen nutzt den Schiffsraum beim Eingang mit 1 254 kg wesentlich besser aus, steht aber bezüglich des Ausganges mit 346 kg nicht günstiger da, als die übrigen französischen Häfen. Genua führt zwar 1 041 kg ein, dafür aber nur etwa den zehnten Theil, nämlich 110 kg, aus. Antwerpen kommt mit 777 kg beim Eingang und

365 kg beim Ausgang den Zahlen von Havre nahe. In Hamburg ist das Verhältniss günstiger, nämlich 1 135 kg Eingang zu 688 kg Ausgang. Dies verdankt Hamburg hauptsächlichst den Ausfuhrprämien auf deutschen Zucker, welcher allein eine Ausgangsfracht von nahezu 1 000 000 t ausmacht. Gleiche Vergünstigung geniesst der Spiritus. Diese Umstände lassen das erschreckende Gedeihen des grossen deutschen Hafens erklärlich erscheinen.

Liverpool erfreut sich nicht solcher Wohlthaten von Seiten des Staates Man zählt dort trotzdem auf die Raumtonne 934 kg Eingang und 671 kg Ausgang. Der Unterschied in London ist grösser, nämlich 902 zu 339 kg.

Die Erscheinung des Ueberwiegens der Eingangsfrachten über die Ausfuhrfrachten ist also in Europa eine ganz allgemeine; in jedem Falle bilden die Frachten nur einen Bruchtheil des Tragvermögens der Schiffe.

Gibt es also überhaupt keine vollen Ladungen? Gewiss, aber sie sind die kleine Minderheit, kommen im übrigen auch bei der Ausfuhr vor, nämlich in den Häfen von Amerika, Australien und des äussersten Ostens, wo Getreide, Baumwolle, Petroleum, Salpeter, Wolle, Fleisch in grossen Mengen ausgeführt werden. Ein gleiches ist auch in den Kohlenhäfen der Fall. In Newcastle z. B. beträgt die Einfuhrmenge 434 kg auf die Raumtonne, was einer Ausnutzung von nur 29 % entspricht. Dem gegenüber steht aber bei der Ausfuhr mit 1 467 kg eine nahezu volle Raumausnutzung. Aehnliches nimmt man in den Ausfuhrhäfen für Erze, Cardiff und Bilbao, wahr.

Die Ursachen des Niederganges der französischen Rhederei sind also anderswo zu suchen."

— Der Rührigkeit der Engländer ist es vor einiger Zeit gelungen, einen neuen **Ueberlandsdienst London Gibraltar** einzurichten. Ihre Verbindung mit dem strategisch so wichtigen Gibraltar war bisher entweder zur See via Kanal, Bay von Biscaya, Atlantischer Ozean und Strasse von Gibraltar, wozu die Dampfer der Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. zur Zurücklegung der 2 400 km von Donnerstag bis Dienstag gebrauchten, oder via Frankreich und Spanien mit vielfachem Umsteigen und einer Fahrtdauer von 83 Stunden. Seit September verkehrt nun der neue London-Gibraltar-Express, der London jeden Montag um 11 Uhr Vormittags verlässt, Paris um 7.27 Nachmittags, Dienstag vor Mitternacht Madrid erreicht, Mittwoch nach Cordova gelangt, Ronda, den aufblühenden Badeort um 4.35 Nachmittags passirt und am Kai von Algeciras seine Laufbahn beendet, von wo ein Dampfer die Passagiere in 20 Minuten nach Gibraltar hinüberführt. Der Gegenzug verlässt Gibraltar am gleichen Abend, erreicht Madrid Donnerstag Nachmittag, Paris Freitag Abend und London Sonnabend in früher Morgenstunde. Der Gibraltar-Express hat in Paris Anschluss an den Berliner Zug, der Sonntag Abend 10.46 abfährt, wodurch die Entfernung Berlin-Gibraltar auf 70 Stunden zurücksinkt. Der Zug schafft auch durch Dampferanschlüsse rasche Verbindungen nach Ceuta und Tanger (Marokko) und durch entsprechende Landanschlüsse neue Reiserouten sowohl nach Sevilla, Jerez und Cadix, als auch nach Malaga und Granada.

— Ein sprechendes Beispiel für das thatkräftige Vorgehen der Engländer in Verkehrsangelegenheiten bilden die nubischen Provinzen Aegyptens und Oberägypten selbst. Jahrzehnte lang war Siut, unterm 29. Breitegrad gelegen, der Endpunkt der **oberägyptischen Bahn**, 379 km südlich von Kairo. Anfangs der neunziger Jahre wurde die Linie zuerst bis Guergueh (505 km von Kairo) ausgedehnt, dann bis Kenneh und im Winter d. J. wird man bis zum ersten Katarakt fahren können. In Assuan besteigt man alsdann die kurze Militärumgehungsbahn bis Challal, um dann mit den Dampfern des ägyptischen Kriegsministeriums Wadi-Halfa, die Grenze, den letzten Punkt, den die anglo-ägyptischen Truppen gegen die Horden des Mhadi hielten, zu erreichen. Mit der Eröffnung des Sudanfeldzuges und dem siegreichen Vormarsch gegen Dongola wurde der Bau der grossen Abkürzungslinie Wadi-Halfa bis Abu-Hammed beschlossen. Die Bedeutung dieser 320 km langen Linie ist am einfachsten daraus zu erkennen, dass man auf dem Umweg auf dem Nil bisher etwa 15 Tage brauchte, während man nach Fertigstellung der nubischen Bahn nicht so viel Stunden als dort Tage auf die Reise zu verwenden hat. Etwa 70 % der strategischen Bahn sind schon beendet. Ende Oktober dürfte das Dampfross in Abu-Hammed erscheinen und damit eine Durchgangslinie bis zum 19. Breitegrad eröffnet sein, die zur vollen Erschliessung Nubiens dienen wird. Von Karthum, dem viel umstrittenen, trennen nur noch 160 km Nilfahrt; angesichts einer solchen Zufuhrlinie sind die Tage der Mhadiherrschaft im Sudan gezählt.

— Die von uns bereits erwähnte Meldung der Tagesblätter aus St. Petersburg, wonach man sich in New-York für die Herstellung einer **Eisenbahnverbindung von der sibirischen Bahn nach Aljaska** und über die Behringsinsel nach den Küsten Kamtschatkas mit dem Anschluss nach New-York interessirt, wird von der „Post" als unzutreffend bezeichnet. Zunächst ist Aljaska in einer Breite von ungefähr 2 000 km durch Britisch-Kolumbien von dem übrigen Gebiet der Vereinigten Staaten getrennt, sodann würde der Bau einer Eisenbahn durch das wildzerrissene Gebirgsland sowie durch die schmale eigentliche Halbinsel Aljaska ausserordentlichen Schwierigkeiten begegnen, endlich wären bei den Aleuteninseln Ueberbrückungen und Tunnelirungen nothwendig, deren Ausführung aus finanziellen und technischen Gründen so gut wie unmöglich erscheint.

— Der **Kongress von Nicaragua** hat die Regierung ermächtigt, die Eisenbahnen zu verkaufen oder zu verpachten.

Allgemeines.

— Die „Oesterreichische Eisenbahnzeitung" weiss von der **Gefährdung eines Eisenbahntransports** zu melden, welcher angeblich **durch Sonnengluth** herbeigeführt worden ist. Die betreffende Notiz besagt: „Eine Gefahr war kürzlich zwischen Metz und Peltre in der Nähe von Magny dadurch geschaffen worden, dass sich die Schienen auf mehrere Meter Länge durch die allzu grosse Hitze dermaassen streckten, dass der Zwischenraum zwischen den einzelnen Schienen, der für diesen Fall gelassen ist, nicht mehr genügte. Die Folge davon war, dass sich die Schienen stauchten und sich das Geleis auf mehrere Meter schlangenförmig gebogen hatte. Wäre der Vorgang nicht sofort von dem betreffenden Bahnbewachungsbeamten bemerkt worden, so wäre die Entgleisung des Schnellzugs um 2 Uhr 41 Minuten von Saarbrücken die sichere Folge davon gewesen. Dieser sowie der nachfolgende Schnellzug von Strassburg wurden deshalb von Peltre auf dem falschen Fahrgeleis nach Metz geleitet. Beide Züge sowie der um 2 Uhr 25 Minuten nach Saarbrücken abgehende Zug erhielten dadurch Verspätung, der letztere sogar von 40 Minuten. Nach Verlauf von 2 Stunden war die Strecke durch Einlegung neuer Schienen wieder fahrbar."

Sollte sich der hier gemeldete Vorfall bewahrheiten, so dürften wohl auch noch andere Gründe, die in der Konstruktion des Geleises gelegen haben, mitgewirkt haben; wenigstens wäre es sonst unerfindlich, warum die Einwirkung der Sonnengluth auf eine Geleislänge von einigen Metern beschränkt blieb.

— Nach einer Mittheilung von Emile Gautier im „Figaro" ist der **Fahrkartenautomat**, über den wir in Nr. 68 S. 638 d. Ztg. berichteten, auch von der französischen Nordbahn in Verwendung genommen worden. Der Automat, in der Grösse eines mässigen Kleiderschranks, soll sich auch dort gut bewähren und eine wünschenswerthe Vereinfachung des Fahrkartenausgabewesens und der Fahrkartenkontrole mit sich bringen.

— Die **Telegraphie ohne Draht** war der Gegenstand des Experimentalvortrages, welcher in der Berliner alten Urania vor einigen Tagen gehalten wurde. Es wurde damit zuerst weiteren Kreisen in Berlin Gelegenheit gegeben, einen Einblick in die erstaunliche Marconi'sche Neuerung zu gewinnen. Dr. Paul Spies, der Physiker der Urania, der den Vortrag hielt, erinnerte in der Einleitung daran, dass nach dem bisherigen Stande unseres Wissens uns das Telegraphiren ohne Draht leichter verständlich ist, als das Telegraphiren mit dem Draht. Die Vorgänge, die im Draht sich abspielen, wenn der elektrische Strom sich in ihm bewegt, sind in ihrem Wesen noch nicht erklärt. Das Telegraphiren ohne Draht geht auf Vorgänge zurück, die uns aus der Lehre vom Licht und vom Schall geläufig sind. Die wissenschaftliche Grundlage der Marconi'schen Neuerung ist der von dem allzu früh verstorbenen Bonner Physiker Heinrich Hertz erbrachte Nachweis von den Beziehungen zwischen Licht und Elektrizität, insbesondere der Beweis dafür, dass es elektrische Strahlen mit allen Eigenschaften der Lichtstrahlen gibt. Auf anderem Wege als Marconi, der sich auf Hertz stützt, versuchten vor einigen Jahren die Berliner Physiker Rubens (jetzt Professor an der Technischen Hochschule zu Charlottenburg) und Rathenau das Problem des Telegraphirens ohne Draht zu lösen. Sie schickten aber die elektrischen Ströme nicht wie Marconi durch die Luft, sondern durch das Wasser. Sie machten ihre Versuche auf dem Wannsee. Dabei schwebte ihnen vor, zu prüfen, ob mit der Benutzung des Wassers als Leiter vom Lande einem auf dem See treibenden Boote telegraphisch eine Botschaft gesendet werden könnte. Der Versuch gelang. Er war folgendermaassen angeordnet: Von der Aufgabestelle am Ufer wurden zwei Metallplatten ins Wasser gesenkt. Zwei andere Platten wurden vom Boote, der Empfangsstelle, herabgelassen. Von den elektrischen Strömen, die an der Aufgabestelle erregt werden, gelangte ein Theil noch in solcher Kraft an

die Platten der Empfangsstelle, dass von der Abgabestelle am Ufer an die Empfangsstelle im Boot Zeichen übermittelt werden konnten. Schon damals tauchte die Frage auf, ob nicht, was für die Praxis sehr wichtig wäre, diese Botschaften nicht blos von der Empfangsstelle im Boote, für die sie bestimmt wären, sondern auch von anderen Stellen aus aufgenommen werden könnten, ob nicht solche Botschaft ganz vogelfrei wäre. Hier half die Erfahrung ab, dass Abgabe- und Empfangsapparat gleich gestimmt werden könnten. Worin diese Gleichstimmung besteht, das zeigte Dr. Spies an der Resonanz gleich gestimmter Stimmgabeln und an der singenden Flamme, die nur durch einen ihr adäquaten Ton zum Tönen gebracht werden kann. Die Resonanz spielt auch bei den Marconi'schen Versuchen eine wesentliche Rolle. Auf ganz anderem Wege als Rubens und Rathenau ging Marconi vor. Er verfeinerte das von Hertz ersonnene Verfahren, elektrische Schwingungen darzuthun. Hertz hatte gezeigt, dass die elektrischen Schwingungen in der Luft fortschreitend in entfernten Metallkörpern elektrische Störungen auszuüben vermögen, und dass sie ganz denselben Gesetzen wie die Lichtstrahlen folgen, insbesondere dass sie reflektirt werden. Der Ausgangspunkt der Hertz'schen Versuche war die Beobachtung, dass das geeignetste Mittel zur Erzeugung elektrischer Schwingungen der elektrische Funke ist und die Erkenntniss, dass der wesentliche Grund für die Entstehung dieser Schwingungen das Auftreten von Extraströmen bei der Entladung durch einen Funken ist. Um diese Extraströme verständlich zu machen, demonstrirte Dr. Spies zuerst sehr anschaulich die Induktion, das Auftreten elektrischer Erscheinungen in einem Draht, der sich im Bereiche eines anderen elektrisch erregten befindet, und im Anschlusse daran die Selbstinduktion. Um die Bedeutung der Resonanz auch für elektrische Erscheinungen zu erweisen, führte er die Resonanz von abgestimmten Leydener Flaschen vor. Daran schloss sich die Wiedergabe der Hertz'schen Versuche über die Reflexion elektrischer Strahlen mittelst der Hertz'schen Spiegel. Das Wesen dieser ist, dass elektrische Schwingungen, die im Brennpunkte eines Spiegels erzeugt werden, von einem zweiten Spiegel nach der Brennlinie reflektirt werden und dort kräftige elektrische Schwingungen erzeugen. Um diese Schwingungen abgeleiteter Art leicht kenntlich zu machen, dient eine von Bromly erdachte, von Marconi verfeinerte Vorkehrung der „Kohärer", ein wesentlicher Theil der Marconi'schen Anordnung, dessen Bedeutung darin beruht, dass elektrische Schwingungen, die ihn treffen, eine sehr beträchtliche Erhöhung der Leitungsfähigkeit herbeiführen. Die elektrischen Schwingungen werden viel leichter wirksam. Marconi hat das Verdienst, für den automatischen Betrieb des Kohärers den Weg gewiesen zu haben. Den Schluss der Spies'schen Vorführungen bildete der Marconi'sche Versuch. Der empfangende Apparat war im Vortragssaale der Urania aufgestellt, der aufgebende in einem entfernten Raume des Gebäudes. Das Telegraphiren gelang aufs beste. Die Zuhörer und Zuschauer konnten die ihnen erläuterten Zeichen genau verfolgen. Dr. Spies wies schliesslich auf die Grenzen, die dieser Telegraphie jetzt gesetzt sind, hin. Sie lässt sich in der Grossstadt mit ihren vielen tausend elektrischen Leitungen schwer auf weite Strecken verwerthen. So misslang ein Versuch, von der neuen Urania in der Taubenstrasse nach der alten Urania in der Invalidenstrasse ohne Draht zu telegraphiren, wohl wegen der Störungen durch die Fülle elektrischer Leitungen. Selbst Fachmänner überschätzen die zeitige Bedeutung der Telegraphie ohne Draht. („Voss. Ztg.")

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Die in Schwerin an das diesseitige Bahnnetz anschliessende neuerbaute Nebenbahn Schwerin-Gadebusch-Rehna wird am 12. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

An der neuen Bahnstrecke befinden sich die Stationen Warnitz i/M., Friedrichsthal i/M., Gross-Brütz, Lützow, Gadebusch, Holdorf, Rehna, welche, mit Ausnahme des nur dem Personenverkehre dienenden Haltepunktes Friedrichsthal, für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen (schwerwiegende Fahrzeuge bei Warnitz indess ausgenommen) eingerichtet sind.

Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen findet auf keiner Station statt.

Schwerin, den 5. Oktober 1897. (2250)
Grossherzogliche
General-Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Graudenz-Jablonowo zwischen den Stationen Melno und Lindenau in Westpreussen neu eingerichtete Haltepunkt Boguschau für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit der Maassgabe eröffnet, dass von Boguschau Fahr- und Rückfahrkarten nach den Stationen der Strecke Graudenz-Jablonowo ausgegeben werden. Gepäckstücke werden von Boguschau unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation und im Verkehre nach Fürstenau auf der vorgelegenen Station erhoben.

Die Abfahrt der Züge in Boguschau erfolgt in der Richtung nach Graudenz:

Zug 802 um 8 Uhr 32 Min. Vorm.
„ 814 „ 10 „ 41 „ „
„ 804 „ 4 „ 30 „ Nachm.
„ 806 „ 6 „ 35 „ „
„ 808 „ 9 „ 41 „ „

in der Richtung nach Jablonowo:

Zug 803 um 7 Uhr 07 Min. Vorm.
„ 805 „ 11 „ 42 „ „
„ 809 „ 8 „ 37 „ Nachm.

Sämmtliche Züge halten nur nach Bedarf.

Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfahren.

Danzig, den 5. Oktober 1897. (2251)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Am 15. Oktober 1897 wird die an der Bahnstrecke Lissa-Breslau zwischen den Stationen Rawitsch und Trachenberg gelegene Haltestelle Korsenz für den Güter- und Viehverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Der Frachtberechnung für den Verkehr mit den Stationen der preussischen, oldenburgischen und sächsischen Staatsbahnen sind entweder die um 8 km erhöhten Entfernungen von Rawitsch oder die ebenfalls um 8 km erhöhten Entfernungen von Trachenberg, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben, zu Grunde zu legen.

Posen, den 2. Oktober 1897. (2252)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen. An Stelle des badisch-württembergischen Gütertarifs vom 1. Januar 1891 nebst Nachträgen tritt mit Wirkung vom 1. Dezember l. J. ein neuer Tarif in Kraft. In denselben sind sämmtliche Güterstationen der badischen und württembergischen Staatseisenbahnen sowie diejenigen der an die badischen Staatseisenbahnen anschliessenden Nebenbahnen im Privatbetrieb — ausgenommen Müllheim-Badenweiler — mit direkten Frachtsätzen aufgenommen. Der neue Tarif enthält neben zahlreichen Frachtermässigungen auch in einzelnen Fällen geringfügige Frachterhöhungen.

Die in den neuen Tarif aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der letzteren genehmigt worden.

Der neue Tarif wird voraussichtlich bis Mitte November zur Ausgabe gelangen. Einstweilen ertheilt das diesseitige Güter-Tarifbüreau Auskunft.

Karlsruhe, den 5. Oktober 1897. (2253)
Generaldirektion.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbands-Güterverkehr. Der für Eisenerz, eisenhaltige Konverterschlacken usw. zum Hochofenbetriebe bestehende Ausnahmetarif 7 wird mit Gültigkeit vom 8. d. Mts. ab auf Sendungen zum Bleihüttenbetriebe von Nürnberg Ostbahnhof nach Gernrode a/H. ausgedehnt. Der Frachtsatz zwischen den beiden letzteren Stationen beträgt 0,75 ℳ. für 100 kg.

Magdeburg, den 6. Oktober 1897. (2254)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung und namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Wirksamkeit findet der Ausnahmetarif Nr. 10 im Verkehre zwischen Karlstadt und Elm unter den im Tarife angegebenen Bedingungen Anwendung auf den Artikel Thon (lose oder in Säcken verpackt).

München, im Oktober 1897. (2255)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. In den Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. April 1895 ist auf Seite 33 unter Ausnahmetarif Nr. 1 (Frachtgüter aller Art in Wagenladungen) hinter 3 nachzutragen:

„oder 4. zusammengesetzt aus sperrigen Gütern und Gütern der Stückgutklassen."

Köln, den 4. Oktober 1897. (2256)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-thüringischer Vieh- etc. Verkehr. Am 15. Oktober d. J. gelangen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Lützen einerseits und Leipzig I (Bayer. Bhf.) sowie Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und über die Abfertigungsbefugnisse ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 2. Oktober 1897. (2257)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn - Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr zwischen Station Sommerfeld Staatsbahnhof einerseits und den Nebenbahnstationen Baudach (Lausitz), Laesgen, Niewerle, Oberklinge und Teuplitz Lokalbahnhof andererseits, sowie zwischen Station Teuplitz Staatsbahnhof einerseits und den Nebenbahnstationen Baudach (Lausitz), Laesgen, Niewerle, Oberklinge und Sommerfeld Lokalbahnhof andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Ausserdem kommen mit sofortiger Gültigkeit direkte Frachtsätze zwischen Sommerfeld Lokalbahnhof und Klinge, Station der Königlichen Eisenbahndirektion Halle, zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, den 5. Oktober 1897. (2258)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 12. Oktober d. J. werden die an der Neubaustrecke Schwerin-Rehna der grossherzl. mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn belegenen Stationen Gadebusch, Gross-Brütz, Holdorf, Lützow, Rehna und Warnitz i/M. in den Nord-Ostsee Verbands-Güter- und Vieh- etc. Tarif aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Altona, den 30. September 1897. (2259)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Saarbrücken - pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. wird in dem Ausnahmetarif No. 6 (Rohstofftarif) unter neuer Ziffer V aufgenommen:

Erze, auch aufbereitete usw. wie im Spezialtarif III genannt.

Der Frachtberechnung nach den Sätzen des Ausnahmetarifs wird für diese Artikel mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hierbei jedoch für Wagen mit anderem Ladegewicht als 10, 12,5 und 15 t

a) das Ladegewicht von mehr als 10, aber weniger als 12,5 t nur für 10 t,
b) das Ladegewicht von mehr als 12,5, aber weniger als 15 t nur für 12,5 t

gerechnet.

Stellt sich indess das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifs für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben. (2260)

St. Johann-Saarbrücken, 4. Okt. 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - schweizerischer Eisenbahnverband. Die durch den 1. Nachtrag zum 1. Hefte des sächsisch-schweizerischen Gütertarifes am 1. September 1897 für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen und Stein- und Braunkohlen-Brikets und Kokes von der sächsischen Station Zeitz nach schweizerischen Stationen eingeführten Ausnahmefrachtsätze finden vom 5. Oktober 1897 ab auch Anwendung im Verkehre von der preussischen Station Zeitz.

Karlsruhe, den 4. Oktober 1897. (2261)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Dezember d. J. wird die Bestimmung im Abschnitt II D. I a. 2 der Gütertarife für die Tarifgruppen IV (Altona, Hannover, Münster) und VII (Elberfeld, Essen), nach der zwischen den in demselben Abschnitt unter I. a. 1 aufgeführten Stationen eine Ueberführung von Wagenladungen gegen Erhebung der unter Ziffer IV. D des genannten Abschnitts vorgesehenen Stationsfracht auch dann zugelassen wird, wenn eine Beförderung mit der Eisenbahn weder vorausgegangen ist noch nachfolgt (sog. Stationsverkehr), für den Verkehr zwischen den Stationen Hervest-Dorsten und Dorsten und zwischen Osnabrück Hannoverscher Bhf. und Osnabrück Bremer Bhf. aufgehoben. Von dem genannten Tage ab findet daher zwischen den bezeichneten Stationsverbindungen eine Beförderung von Wagenladungen nur gegen Erhebung der nach den Entfernungen der Gütertarife sich ergebenden regelrechten Fracht statt.

Ueber die mit dieser Tarifmaassnahme in einzelnen Fällen verbundenen Frachterhöhungen geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Münster, den 4. Oktober 1897. (2262)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. wird die Station Dahlbusch-Rotthausen des Direktionsbezirks Essen in den ostdeutsch - westdeutschen sowie in den Berlin- und Stettin-westdeutschen Güterverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 6. Oktober 1897. (2263)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr. Der Artikel „Erze, auch aufbereitete usw., wie im Spezialtarif III genannt" wird vom 1. November d. J. in den Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Rohstofftarif) aufgenommen.

Elberfeld, den 5. Oktober 1897. (2264)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - schweizerischer Eisenbahnverband. Die neueröffnete Station Dahlbusch-Rotthausen des Direktionsbezirks Essen wird mit Wirkung vom 13. Oktober d. J. für den Verkehr der Zechen Dahlbusch I, III und IV in das Heft 2, erste und zweite Abtheilung, der Verbandstarife (Kohlentarif) aufgenommen. Für die neue Station gelten dieselben Frachtsätze und Kilometerzahlen wie für die Station Kray Nord.

Karlsruhe, den 5. Oktober 1897. (2265)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - westfälisch - hessischer Kohlenverkehr. Am 15. d. Mts. tritt der Tarifnachtrag I in Kraft, welcher Frachtsätze für eine Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz, für die neu eröffnete Station Dahlbusch-Rotthausen (Zechen Dahlbusch I, III und IV) des Direktionsbezirks Essen, ferner ermässigte Frachtsätze für einige bereits bestehende Stationen sowie sonstige Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 6. Oktober 1897. (2266)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Eier treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1898 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen a)	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen b)
von Brody	491 ₰	449 ₰
„ Chodorów	481 „	438 „
„ Dembica	372 „	338 „
„ Gródek	452 „	413 „
„ Halicz	498 „	452 „
„ Kalwarya	321 „	291 „
„ Lemberg	464 „	421 „
„ Mosciska	440 „	401 „
„ Nowosielitza . . .	556 „	506 „
„ Podwoloczyska . .	524 „	478 „
„ Przemysl	432 „	391 „
„ Przeworsk	408 „	372 „
„ Rawa ruska . . .	447 „	406 „
„ Sanok	435 „	394 „
„ Sokal	469 „	427 „
„ Wieliczka	319 „	289 „

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um je 5 ₰. Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich dieselben bei a) um 54 ₰, bei b) um 47 ₰ pro 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 5. Oktober 1897. (2267)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. (Heft 2, 3 und 4.) Einbeziehung der Station Rheinhausen in die Ausnahmetarife 12 c und f. Mit Gültigkeit vom 1. November 1897 wird die Station „Rheinhausen" der königl. Eisenbahndirektion Köln in die Ausnahmetarife 12 c und f des obenverzeichneten Eisenbahnverbandes (Heft 2, 3 und 4) einbezogen.

Als Frachtsätze im Verkehre mit Rheinhausen gelangen die in den vorbezeichneten Ausnahmetarifen für Duisburg enthaltenen Frachtsätze, erhöht um 0,01 *M.* pro 100 kg, zur Anwendung.

Wien, am 5. Oktober 1897. (2268)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Entladefristen.

Die Beschränkung der Entladefristen für die Wagen der schmalspurigen Eisenbahnlinien. Wegen aussergewöhnlichen Güterandranges und dadurch her-

vorgerufenen Wagenmangels auf den schmalspurigen Linien der königlich sächsischen Staatseisenbahnen wird mit Genehmigung des königlichen Finanzministeriums auf Grund der Bestimmungen in §§ 69 (7) und 63 (3) der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands die im Binnen-Gütertarife der königlich sächsischen Staatseisenbahnen vom 1. April d. J. festgesetzte standgeldfreie Entladefrist für Wagen der Schmalspurbahnen vom 9. d. Mts. an bis auf weiteres auf 6 Tagesstunden beschränkt. Auf Sendungen für Güterempfänger, deren Wohnsitz über 5 km vom Stationsorte (Mitte des Stationsgebäudes) entfernt liegt, findet diese Fristverkürzung jedoch keine Anwendung.

Dresden, am 6. Oktober 1897. (2269)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

5. Verdingungen.

Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 60 000 kg Gusseisen und Roststäbe für 1897/98 und ca. 282 000 kg desgleichen für 1898/99 vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, Kattowitz, den 25. Oktober 1897, Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen im Zimmer 4 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,50 ℳ portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 63 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 25. November 1897.

Kattowitz, den 5. Oktober 1897. (2270)

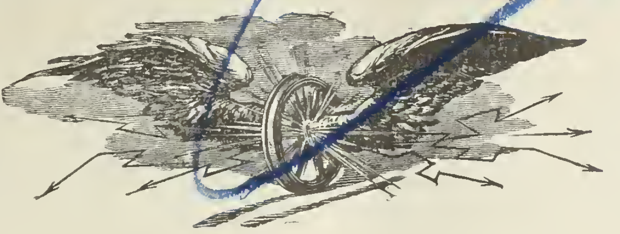
Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 80. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 13. Oktober 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 19 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Der Gebrauch der Zugleine auf Nebeneisenbahnen.

Die traurigen Folgen mehrerer Eisenbahnunfälle haben einen Theil der Tagespresse in eine Nervosität versetzt, in der nicht nur jeder an sich unbedeutende Unfall, der vordem überhaupt kaum zur allgemeinen Kenntniss kam, jedenfalls aber nicht zum Gegenstande von Besprechungen gemacht wurde, einer breiten Erörterung unterliegt, sondern in der den Eisenbahnverwaltungen auch zahlreiche Vorhaltungen gemacht werden, die zum mindesten in hohem Maasse anfechtbar sind. Hierher gehört z. B. die Forderung, auch Nebenbahnzüge müssten selbstverständlich zur Sicherung der Insassen mit einer Zugleine versehen werden, obgleich die vom Bundesrath erlassene Bahnordnung für Nebeneisenbahnen eine solche Forderung nicht kennt.

Sollten wirklich die Sachverständigen, die die reichsgesetzlichen Verordnungen s. Z. bearbeiteten, die Zugleine in der Bahnordnung lediglich um desswillen weggelassen haben, weil sie ihre Anbringung für selbstverständlich hielten, während sie in der gleichzeitig für Haupteisenbahnen erlassenen Betriebsordnung die Zugleine für ganz bestimmte Fälle ausdrücklich verlangten, oder waren diese Sachverständigen etwa nicht sachkundig genug, weil sie den Eisenbahnbetrieb nicht als Bremser, Weichensteller, Rangirer, oder wenigstens als Stationsbeamte praktisch erlernt, sondern nur am „grünen Tisch" studirt hatten? Nach so mancher laut gewordenen Aeusserung möchte man fast annehmen, dies sei wirklich die Ansicht eines Theiles der Tagespresse.

Und doch ist ohne Zweifel die Bestimmung in der Bahnordnung in der ausgesprochenen Absicht getroffen worden, die Nebenbahnen von der grossen Last, die die Anbringung der Zugleine der Betriebsführung auferlegt, zu befreien und in der festen Ueberzeugung, dass aus dieser Befreiung für die Insassen keine solchen Gefahren entspringen, welche die Befreiung von der Zugleine etwa doch als bedenklich erscheinen lassen könnte. Obgleich den meisten Lesern dieser Zeitung die triftigen Gründe

für das Weglassen der Zugleine wohl bekannt sind, so erscheint es doch vielleicht zweckmässig, sie hier kurz zusammenzufassen um dadurch vielleicht auch in Laienkreisen aufklärend und beruhigend wirken zu können.

Nebenbahnen sind vom wirthschaftlichen Standpunkte in der Regel nur dann möglich, wenn man den Betrieb aufs einfachste gestaltet, namentlich die Zugzahl auf die zur Bewältigung des Verkehrs unbedingt nöthige einschränkt, und diese Thatsachen zwingen in den allermeisten Fällen dazu, auf solchen Bahnen nur gemischte Züge zu fahren, d. h. Züge, die sowohl dem Personen- wie dem Güterverkehre dienen. Bei gemischten Zügen ist aber die Anbringung einer Zugleine für die Insassen im allgemeinen zwecklos, weil es praktisch überhaupt nicht oder nur sehr schwer möglich ist, eine über Wagen verschiedener Höhe hinweggeführte Leine als Verständigungsmittel zwischen dem Zug und der Lokomotive zu benutzen. Schon bei Zügen, die ausschliesslich aus Personenwagen gebildet sind, ist es bekanntlich nicht leicht, die Lokomotivpfeife auf einige Wagenlängen hin durch die Zugleine in Thätigkeit zu setzen und diese Schwierigkeit steigt bei grösserer Zuglänge und bei der Zusammensetzung des Zuges aus Wagen verschiedener Bauart bis zur vollständigen Unmöglichkeit. Diese Thatsache hat bekanntlich dazu geführt, selbst auf Hauptbahnen von der Verpflichtung zur Anbringung der Zugleine über den ganzen Zug bei Güterzügen, gemischten Zügen und auch Militärzügen abzusehen und für schnellfahrende Personenzüge nach besseren und wirksameren Sicherungsmitteln für die Zuginsassen zu suchen, die nach langen Bemühungen denn auch in den durchgehenden Bremsen, die von jeder Stelle des Zuges aus in Wirkung gesetzt werden können, gefunden sind.

Also der Zugleine kann bei längeren Zügen ein wirklicher praktischer Nutzen für die Zuginsassen überhaupt nicht zuerkannt werden, namentlich nicht bei gemischten Zügen, bei welchen in der Regel die Güterwagen für die Zwischenstationen zwischen Lokomotive und Personenwagen eingestellt werden müssen. Diese Stellung ist nothwendig, um auf den Zwischenstationen das Aus- und Einsetzen der Wagen in kürzester Frist durch die Zuglokomotive an der Spitze des Zuges bewirken zu können; liefen alle Güterwagen am Schlusse des Zuges, so müsste die Zuglokomotive regelmässig von der Spitze an den Schluss des Zuges fahren, um hier die Rangirarbeiten auszuführen, was nicht nur mit erheblichem Zeitverlust für die Zuginsassen verbunden wäre, sondern auch die Anlage von besonderen Lokomotivwechsel-Geleisen auf allen Zwischenstationen neben den für Zugkreuzungen nöthigen Geleisen, also eine bedeutende Vertheuerung der Bahnanlage bedingen würde.

So einfach daher auch die Forderung aussieht: „bringt auch bei Nebenbahnzügen eine Zugleine an", ihre Erfüllung, die überhaupt nur Sinn hätte, wenn die Sicherheit geboten wird, dass die Leine auch praktisch bethätigt werden kann, würde den Betrieb oder den Bau von Nebenbahnen oder auch beides so vertheuern, dass in den allermeisten Fällen die Möglichkeit, eine Bahn herzustellen, überhaupt in Frage gestellt würde. Es unterliegt aber wohl keinem Zweifel, dass es im allseitigen Interesse zweckmässiger ist, möglichst viele Nebenbahnen, wenn auch ohne Zugleine, zu besitzen, als um des sehr fragwürdigen Werthes dieser Leine willen den Bau von Nebenbahnen empfindlich zu erschweren.

Für die Sicherheit der Reisenden kann in anderer Weise gesorgt werden. In die Nebenbahnzüge werden, mit verschwindenden Ausnahmen, nur Durchgangs-Personenwagen eingestellt und der Zugtheil mit den Personenwagen ist auch auf Nebenbahnen mit durchgehenden Bremsen ausgestattet, die beim Zerreissen des Zuges selbstthätig in Wirkung treten und auch von jedem Wagen aus in Thätigkeit gesetzt werden können. Es ist den Insassen also die Möglichkeit gegeben, in Gefahrsfällen von einem Wagen in den anderen zu gelangen und diese Möglichkeit ist jedenfalls in den allermeisten Fällen viel werthvoller, als das etwaige Vorhandensein einer Zugleine. Die Bremseinrichtungen auf den Nebenbahnen lassen sich — allerdings nicht in so einfacher Weise von einem Jeden bedienen. wie die Luftdruckbremsen der Hauptbahnen, und diese sind, auch wieder mit Rücksicht auf den Betrieb mit gemischten Zügen, im allgemeinen nicht anwendbar. Aber es dürfte doch zu sehr seltenen Ausnahmen gehören, dass das Begleitpersonal nicht zu erreichen ist und dass auch von den Zuginsassen niemand imstande ist, die Bremsen in Thätigkeit zu setzen. Man sollte sich aber hüten, nach einem einzelnen Vorkommniss sofort allgemeine Schlüsse zu ziehen; diese können sehr leicht falsch werden und man gleitet dabei auf der schiefen Ebene der Beunruhigung leicht immer weiter herab, gewiss nicht zum Nutzen der Betriebssicherheit, denn auch unter den Eisenbahn-Betriebsbeamten sind, als Kinder unserer Zeit, nervöse Menschen, die von einer allgemeinen Beunruhigung angesteckt werden können.

Zum Schlusse noch einige Worte über das Sachverständniss im Eisenbahn-Betriebsdienst.

Man hört jetzt so häufig von angeblich sachverständigen Urtheilen und der Kenner sieht ihnen doch meistens sofort an, dass sie nur von einem ganz bestimmten einseitigen Standpunkt aus gefällt sind. Wenn irgend wo, so ist im ausführenden Eisenbahnbetriebe eine sehr scharfe Arbeitstheilung, eine scharfe Trennung der verschiedenen Dienstzweige gerade im Interesse der Betriebssicherheit unbedingt nöthig. Die Abgrenzung der dienstlichen Funktionen zwischen den Stationsbeamten und Telegraphisten, Weichenstellern und Rangirern, Stationsdienst und Fahrdienst usw., muss so bestimmt und scharf sein, wie nur irgend möglich. Daraus ergibt sich mit Nothwendigkeit, dass die Betreffenden in ihrer Sachkenntniss einseitig werden und den ganzen Betriebsdienst von diesem einseitigen Standpunkt aus beurtheilen. Für die Handhabung ihres Dienstes ist das durchaus kein Fehler, aber sie sind in der Regel ausserstande, den Zusammenhang der verschiedenen betriebsdienstlichen Handhabungen und Einrichtungen zu übersehen und kommen daher namentlich bezüglich der Fragen, die für die Betriebssicherheit von grösstem Einfluss sind und bei der Feststellung der Ursachen von Unfällen zu ganz schiefen Urtheilen. Nur wer gestützt auf eine möglichst weitgehende allgemeine und technische Fachbildung in der Leitung des Gesammtbetriebes längere Zeit geschult worden ist und dann selbständig thätig war, erlangt wirkliche Sachkenntniss über den gesammten Eisenbahnbetrieb und den Zusammenhang seiner vielgestaltigen Einzeltheile. Es gibt zwar sehr tüchtige Betriebstechniker, die sich ohne die allgemeine und technische Fachbildung von unten heraufgearbeitet haben, aber das sind Ausnahmen, wie sie auf allen Gebieten menschlicher Thätigkeit anzutreffen sind.

Eisenbahnprojekte in den deutschen Kolonien.

Vom Geheimen Regierungsrath a. D. **Schwabe.**

Nachdem durch den Rückgang des Elfenbeinhandels, dessen Hauptstapelplatz Tabora war, der für den Karawanenverkehr in Ostafrika wichtigste Transportartikel an Bedeutung verloren hat, im Seengebiet aber, ausser etwa Gummi, der jedoch die hohen Transportkosten nicht verträgt, andere Handelsgegenstände für die Ausfuhr überhaupt nicht vorhanden sind, und von der Einfuhr europäischer Waaren bei der geringen Kaufkraft der Eingeborenen wenig zu erwarten ist, wird von dem grossartigen, ungefähr 1 800 km umfassenden Projekt einer ostafrikanischen Centralbahn Dar es Salaam-

Mrogoro-Tabora-Tanganyikasee und Tabora-Victoria Nyanzasee bis auf weiteres Abstand genommen werden müssen. Selbst von kolonialfreundlicher Seite wird anerkannt, dass, so lange nicht abbauwürdige Mineralien gefunden werden, das ganze Projekt der Centralbahn nur geeignet ist, die Aufmerksamkeit des ohnedies für koloniale Zwecke schwer zu habenden deutschen Privatkapitals von nützlicheren Unternehmungen zur Erschliessung des ostafrikanischen Schutzgebietes abzulenken.

Aehnliche Verhältnisse liegen auch vor bei dem, in der Oeffentlichkeit noch wenig berührten, dessenungeachtet aber von verschiedenen Seiten ventilirten Projekt einer nach Transvaal zu bauenden Bahn.

Dem Vernehmen nach soll sich zwar Cecil Rhodes dahin ausgesprochen haben, dass er, so lange die Chartered Company unter seiner Leitung stehe, niemals seine Zustimmung zu dem Bau einer Eisenbahn von der Küste des südwestafrikanischen Schutzgebietes nach Transvaal geben werde. Ob diese Aeusserung zutreffend ist, erscheint indessen zweifelhaft. Thatsache ist dagegen, dass englischerseits das Projekt dieser Transvaalbahn angeregt worden ist, und dass auch die Kolonialabtheilung demselben Interesse zuzuwenden scheint. Da mit der durch die Eisenbahnbrigade erfolgten Inangriffnahme des Bahnbaues von Swakopmund ins Innere der erste Schritt zur Verwirklichung dieses grossen Projektes geschehen ist und daran sich möglicherweise weitgehende Hoffnungen knüpfen, so dürfte es angezeigt sein, auf dieses Projekt etwas näher einzugehen.

Zur Begründung dieses Projektes wird englischerseits angeführt, dass bei den lebhaften Verkehrsbeziehungen, welche zwischen Europa, insbesondere England und dem Transvaal, namentlich Johannesburg, bestehen, eine Beschleunigung und Abkürzung der Reisezeit von der höchsten Wichtigkeit sein würde und dieser Zweck dadurch erreicht werden könnte, dass die zwischen England und Kapstadt wöchentlich verkehrenden Dampfer in Swakopmund anlegen und von dort aus mit einer zu erbauenden Bahn die Beförderung der Reisenden und Güter nach Transvaal stattfindet. Englischerseits wird die auf diesem Wege zu erreichende Abkürzung der Reisezeit auf etwa eine Woche geschätzt — eine Angabe, die indessen bei der nur etwa 23 Tage erfordernden Reisezeit von Southampton über Kapstadt nach Johannesburg viel zu hoch erscheint. Aber selbst wenn diese Schätzung richtig wäre, kann doch dem Verkehr zwischen Europa und Transvaal keine solche Bedeutung beigemessen werden, um die ungeheuren Kosten der Hafenanlage für grosse Ozeandampfer in Swakopmund und einer Bahn von der Küste bis zur Grenze mit Britisch-Betschuanaland zu rechtfertigen, und zwar um so weniger, als es sich vorzugsweise nur um Personenbeförderung handeln würde, da für den Güterverkehr dem Wege über Kapstadt schwerlich jemals wirksame Konkurrenz gemacht werden kann und der zur Zeit im Schutzgebiet vorhandene Güterverkehr überaus gering ist. Wir brauchen wohl nicht erst auf eine Ermittelung der Einnahmen einzugehen, welche zu erwarten sein würden, wenn die zwischen England und Kapstadt wöchentlich verkehrenden Dampfer in Swakopmund anlegen, um dort Passagiere abzusetzen und aufzunehmen, da die nachstehend angegebenen Kosten der Hafenanlage in Swakopmund und des Bahnbaues eine Weiterverfolgung des in Rede stehenden Projektes ganz aussichtslos erscheinen lassen. Wir müssen hierbei zunächst eine irrthümliche Anschauung berichtigen, die sich in betreff der Bodengestaltung unseres Schutzgebietes nach und nach ziemlich allgemein eingebürgert hat. Graf Arnim hat nämlich im Reichstage in Bezug auf das Schutzgebiet erklärt: „Mit Ausnahme des Dünengürtels ist das Land durchaus flach und die Bahn dahin billig zu bauen.“ Bei der Autorität, welche Graf Arnim als Mitglied des Kolonialrathes geniesst, hat diese Aeusserung natürlich die weiteste Verbreitung gefunden und scheint auch von der Kolonialabtheilung als richtig anerkannt zu werden, da die offiziöse Presse die Terrainverhältnisse als besonders günstig bezeichnet.

Leider sprechen aber die in den Werken von Schinz und von v. François enthaltenen Höhenangaben dagegen. Nach diesen Angaben hat nämlich das etwa 180 km von der Küste entfernte Otyimbingwe eine Meereshöhe von 940 m, liegt also nur etwa 200 m unter dem höchsten Punkte der Gotthardbahn, und das 360 km von der Küste entfernte Windhoek hat sogar eine Höhe von 1 620 m über dem Meere, liegt also 466 m über dem höchsten Punkt der Gotthardbahn oder genau auf der Höhe von Zermatt. Ein Land mit derartigen Bodenerhebungen wird man daher nicht als d u r c h a u s f l a c h bezeichnen können, man wird vielmehr einer Bahn von Swakopmund über Windhoek bis zur britischen Grenze zum grössten Theil den Charakter einer Gebirgsbahn zuerkennen müssen.

Nun betragen die Entfernungen für die zu bauende Bahn

von Swakopmund über Otyimbingwe, Windhoek bis zur Landesgrenze rund	650 km
von der Landesgrenze des deutschen Schutzgebietes durch Britisch-Betschuanaland (Kalahariwüste) bis Transvaal ebenfalls rund . .	650 „
im ganzen also	1 300 km

Berechnet man die Baukosten der Bahn — bei Annahme derselben Spurweite (von 1,07 m) und derselben Ausführung, wie sie die von Schnellzügen befahrenen Staatsbahnen der Kapkolonie aufweisen — nach demselben Betrage, der für diese letzteren Bahnen aufzuwenden war, nämlich nach 113 000 *M.* für 1 km, so würden sich die Baukosten auf rund 147 000 000 *M.* stellen. Hierzu würden noch treten die Kosten für die Anlage eines zur Landung von grossen Passagierdampfern geeigneten Hafens in Swakopmund mit den erforderlichen Lade-, Lösch- und Lagerungseinrichtungen, mit Leuchtthurm usw., so dass auf das deutsche Schutzgebiet ein Gesammtbetrag von rund 90 000 000 bis 100 000 000 *M.* entfallen würde.

Unter diesen Umständen erscheint es — wenn auch in England Stimmen sich dafür aussprechen mögen, dass ausser den beiden vorhandenen Eisenbahnverbindungen vom Kap und von der Delagoabay nach Transvaal noch eine dritte kürzere Verbindung von der deutschen Westküste aus gebaut werde — doch zweifelhaft, ob selbst der englische Unternehmungsgeist sich bereit finden lassen wird, die Mittel im Betrage von etwa 74 000 000 *M.* zu beschaffen, um eine Bahn von 650 km Länge durch die bis jetzt zum grössten Theil noch unerforschte Kalahariwüste zu bauen.

Für Deutschland wenigstens dürfte es sich bei der vollständigen Aussichtslosigkeit der Bewilligung der erforderlichen Mittel seitens des Reichstages und, nachdem das Privatkapital von dem Bahnbau ausgeschlossen worden ist, empfehlen, von der weiteren Verfolgung des durch seine Grossartigkeit bestechenden Projektes einer Transvaalbahn Abstand zu nehmen und sich mit einer, den bescheidenen Verkehrsverhältnissen entsprechenden Hafenanlage in Swakopmund sowie mit dem allmählichen Ausbau einer Feldbahn zu begnügen. Auf diese Weise wird, falls nicht etwa abbauwürdige Mineralien aufgeschlossen werden, das vorhandene Verkehrsbedürfniss für lange Jahre in vollständig ausreichender Weise befriedigt werden.

Vortrag des Bahnarztes Dr. med. Blume,

gehalten auf dem internationalen Kongress für Sanitätsdienst und Hygiene der Eisenbahnen und der Schifffahrt in Brüssel.

Meine Herren! Auf der ersten internationalen bahnärztlichen Konferenz zu Amsterdam im Jahre 1895 wurde auf Antrag des Herrn Kollegen Blum von Paris auf die Tagesordnung der diesjährigen Konferenz die Frage der Organisation des ärztlichen Dienstes bei den Eisenbahnbetrieben gesetzt in Bezug auf die Vortheile und Nachtheile, welche sich aus der Beantwortung der folgenden zwei Fragen ergeben:

1. Soll der ärztliche Dienst einen integrirenden Theil der Verwaltung bilden, indem die Aerzte als Beamte angesehen werden?

oder

2. Soll der Sanitätsdienst mit den Unterstützungskassen der Angestellten verbunden und einfach durch die Gesellschaft bestätigt sein?

Meine Herren, um diese Fragen beantworten zu können, ist es vor allem nothwendig, sich darüber klar zu werden, was denn eigentlich der ärztliche Bahndienst leisten soll; denn erst aus der Feststellung aller derjenigen Obliegenheiten, welche im Interesse der Eisenbahnhygiene von einem solchen Sanitätsdienst gefordert werden müssen, kann auf die Art der Organisation geschlossen werden, welche zur Durchführung dieser Verpflichtungen sich dann eigentlich als die beste und nothwendige von selbst ergibt. Ich habe daher geglaubt in allgemeinen Zügen die Grundsätze festlegen zu sollen, welche die öffentliche Gesundheitspflege im Interesse und zur Sicherheit des bei der Bahn angestellten Personals und des reisenden Publikums gleichsam diktirt, wenn überhaupt etwas erspriessliches geleistet werden soll. Von diesem allgemeinen Gesichtspunkte aus betrachtet, werden die in Ihren Händen befindlichen, von mir aufgestellten Grundsätze über die Obliegenheiten, welche der Bahnärztedienst umfassen soll, von allen Eisenbahngesellschaften, abgesehen vielleicht von geringen durch lokale Verhältnisse bedingten Abweichungen, angenommen werden können.

Wir, die wir uns hier zur Diskussion über den ärztlichen Bahndienst zusammengefunden haben, stimmen jedenfalls darin überein, dass von diesen Forderungen sicherlich keine einzige zu streichen sein wird, im Gegensatz vielleicht zu verschiedenen Bahngesellschaften, die den Wirkungskreis der Bahnärzte gar nicht so weit ausgedehnt, sondern aus ganz bestimmten, auch finanziellen Gründen thunlichst bis auf das Nothwendigste beschränkt wissen wollen, wie es ja auch thatsächlich noch bei manchen Gesellschaften der Fall ist. Die Betonung dieser Grundsätze ist denjenigen Gesellschaften wie auch vielen Aerzten gegenüber, welche noch immer nicht diesen gerechten Forderungen der Eisenbahnhygiene die richtige Würdigung entgegenbringen und vielleicht auch — aus leicht erklärlichen Gründen — nicht entgegenbringen wollen, durchaus nothwendig. Ich gehe auf die einzelnen Punkte nicht näher ein, weil ich annehme, dass eine später hierüber auftretende Diskussion eventuelle Einwendungen und gegentheilige Ansichten klären respektive ausgleichen wird.

Es ist nun klar ersichtlich, dass zur erfolgreichen Durchführung dieser nicht unbedeutenden Aufgaben ein gut organisirtes ärztliches Personal gehört, welches (wie Brähmer ganz richtig in seinem Lehrbuch über Eisenbahnhygiene fordert) neben der rein ärztlichen Befähigung auch noch „genaueste Kenntniss haben muss von dem Betriebe und seinen Mitteln, den einzelnen Dienstzweigen und der damit verbundenen Verantwortung, den Arbeitsstunden und den Ruhepausen, den Schlaf- und Unterkunftsräumen ausserhalb der Stationen, den Rettungseinrichtungen, dem Signalwesen, den zur Verpflegung des Fahrpersonals gegebenen Gelegenheiten,“ und was besonders hervorgehoben werden muss: die Kenntniss der gesetzlichen Bestimmungen über die Unfallfürsorge, Haftpflicht, Kranken-, Alters- und Invaliditätsversorgung. Bei der Fülle der Aufgaben und dem Erforderniss einer möglichst gründlichen Kenntniss der in kurzen Umrissen angedeuteten einschlägigen Verhältnisse muss das ärztliche Personal nicht nur gut organisirt, sondern namentlich auch gut geschult und dem Wechsel in seiner Stellung möglichst wenig unterworfen sein, wenn der bahnärztliche Dienst allen Anforderungen genügen soll. Eine derartige Stabilität und Qualität des ärztlichen Personalstandes ist aber nur zu erreichen, wenn eine feste Organisation geschaffen wird, in welcher der ärztliche Dienst einen integrirenden Bestandtheil der Verwaltung ausmacht, indem die Aerzte als B e a m t e angesehen werden — eine Organisation, wie sie als erstrebenswerthes Muster bei uns in Deutschland bereits seit zwei Dezennien im Verwaltungsbereiche der königlich bayerischen Staatseisenbahnen besteht. Es unterliegt keinem Zweifel, dass zur Erfüllung gewisser Obliegenheiten, wie zur Behandlung der Erkrankten und Verunglückten, zur Ertheilung des Unterrichtes in der ersten Hilfe eigentliche Bahnärzte nicht nöthig sind, und dass diese Funktionen von jedem praktischen Arzte in gleicher und sicher auch in gleich gewissenhafter Weise versehen werden können. Ein weiterer Punkt, nämlich der, dass die freie Wahl des Arztes durch den erkrankten Beamten auch den idealen Forderungen unseres Standes mehr entsprechen würde, als der Zwang, den Bahnarzt des Distriktes zu nehmen, könnte auch einen gewichtigen Grund gegen die feste Anstellung von Bahnärzten abgeben; da aber eine Verpflichtung, den bestellten Bahnarzt als behandelnden Arzt zu wählen, dem Angestellten füglich nicht wohl auferlegt werden kann, sofern er die Kosten der ärztlichen Behandlung zu tragen gewillt ist, so kann die freie Aerztewahl nicht nur nicht gegen die feste Anstellung von Bahnärzten geltend gemacht werden, sondern ist (wie wir noch später ausführen werden) den bahnärztlichen Interessen geradezu nicht zweckdienlich. Mit der Bestätigung der Erkrankung nämlich hat auch gleichzeitig eine Begutachtung der durch die Krankheit bedingten Dienstbefreiung stattzufinden, und dass diese Begutachtung von Seiten des Bahnarztes öfters eine andere sein dürfte, als von Seiten des nach freier Wahl genommenen praktischen Arztes, der einzig und allein das Ziel der wiederherzustellenden Gesundheit im Auge hat, dürfte leicht erklärlich sein, wenn man bedenkt, dass „einer der Hauptzwecke der Erkrankungskontrole“, wie es in den Vorschriften für den bahnärztlichen Dienst in Baden heisst, „auf die Gewinnung einer zuverlässigen Grundlage zur Beurtheilung der thatsächlichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Dienstklassen abzielt.“ Denn nur auf dieser Grundlage kann eine zweckmässige Ausnützung der Arbeitskräfte unter Vermeidung jeder Ueberanstrengung mit Unterstützung des Bahnarztes angebahnt werden. Die Zweckmässigkeit der Vorschrift, dass die Krankheits- und Genesungsbescheinigungen nur durch den Bahnarzt vollzogen werden, ist von den meisten Verwaltungen schon durch die Bestimmung anerkannt worden, dass dem Bahnarzte unter allen Umständen die ärztliche Kontrole über das gesammte betreffende Personal obliegt, gleichviel ob er behandelnder Arzt ist oder nicht. Die Begutachtung durch den betreffenden Bahnarzt wird sogar zu einer Nothwendigkeit, wenn die Verwaltung auf Grund körperlicher oder geistiger Gebrechen von Angestellten Maassnahmen treffen muss, welche die Interessen des einzelnen Bediensteten manchmal in sehr fühlbarer Weise berühren. Eine gewisse Härte ist nicht zu vermeiden, wenn es gilt, Bedienstete aus Stellungen zu entfernen, zu denen dieselben in körperlicher oder geistiger Beziehung als geeignet nicht mehr erachtet werden können. Der kolossale Betrieb der Eisenbahnen kann nur dann die grösste Sicherheit für das Leben der Angestellten selbst und der Reisenden gewährleisten, wenn das Personal für die einzelnen Dienstzweige in körperlicher wie in geistiger Beziehung vollständig brauchbar ist; mit anderen Worten: nur ein an Körper und Geist kerngesundes Beamtenpersonal garantirt neben den hier nicht in Betracht kommenden technischen Einrichtungen die Sicherheit auf den Eisenbahnen. Daher hat die Verwaltung in allererster Linie dafür Sorge zu tragen, dass nur gesunde Leute in den Bahndienst eingestellt werden. Die Untersuchung dieser Anzustellenden muss und kann nur von solchen Aerzten vorgenommen werden, die als durchaus selbständig und unabhängig von jeglichem privaten Interesse durch eine feste, gebundene Stellung die Vortheile ihrer Verwaltung zu wahren verpflichtet sind, gleichwie die Aushebung der Wehrpflichtigen zum aktiven Wehrstande auch nur durch die Militärärzte erfolgt. Der fest angestellte Bahnarzt, den das Vertrauen seiner Behörde deckt, wird rücksichtslos vorgehen und infolge seines ständigen Verkehres mit dem Personale und der dadurch erlangten Kenntniss von der Thätigkeit der einzelnen Dienstzweige auch viel leichter imstande sein zu beurtheilen, ob der Bittsucher für den anzustrebenden Dienst auch wirklich geeignet ist.

Durch die feste Anstellung von Bahnärzten wird weiter dem schnellen Wechsel im bahnärztlichen Dienste vorgebeugt; jeder Arzt tritt nach dem heutigen Anstellungsbrauch ohne jegliche Vorkenntniss ein, muss aber sofort die gleiche volle Verantwortung tragen, wie der seit Jahren angestellte Bahnarzt; je länger er im Dienste ist, desto mehr wird er mit den einschlägigen Verhältnissen vertraut, und somit müssen die Verwaltungen danach streben, die Bahnärzte unter solchen günstigen Bedingungen anzustellen, dass ein möglichst seltener Wechsel eintritt, und dies geschieht am einfachsten durch die feste Anstellung von Bahnärzten, wie es ja in der That von den meisten, besonders staatlichen Eisenbahnverwaltungen bereits durchgeführt ist.

Nur die Durchführung dieses Grundsatzes ist bei den verschiedensten Verwaltungen und in den verschiedenen Ländern noch eine ungleiche, wir möchten daher durch Aufstellung gewisser Grundsätze diese Angelegenheit in einheitlicher, alle betheiligten Kreise befriedigender Weise geregelt wissen. Wir

gehen hierbei von der gewiss richtigen Auffassung aus, dass unsere bahnärztliche Stellung, wenn die Bahnärzte alle eingangs erwähnten Obliegenheiten gewissenhaft durchführen wollen, unzweifelhaft in autoritativer Hinsicht mehr gekräftigt werden muss, und zwar besonders auch zum Vortheil der Bahnverwaltung selbst, in deren Interesse wir ja diese Verpflichtungen übernehmen; der Bahnarzt wird in diesem Falle jene Verpflichtungen um so gewissenhafter durchführen, als er durch seine eidliche Verpflichtung an die übernommenen Pflichten erinnert wird. Diese eidliche Verpflichtung wird aber nur dem beamteten Arzte auferlegt werden können, während der mit kurzer Kündigungfrist auf Grund eines nicht einmal von der Centralverwaltung vollzogenen Vertrages angestellte Arzt eine derartige Verpflichtung schwerlich eingehen dürfte. Es entspricht daher den bahnärztlichen Interessen keineswegs, wenn der ärztliche Bahndienst nur in lockerer Weise und ohne festen Zusammenhang mit der obersten Centralbehörde organisirt und einfach mit den Hilfs-Kranken- oder Unterstützungskassen der Angestellten vereinigt wird und demzufolge auch von diesen ressortirt. Meine Herren, bei uns in Deutschland existirt eine derartige, meines Erachtens sehr unzweckmässige Organisation überhaupt nicht Prinzipiell darf man den Sanitätsdienst von dem Vorstande einer Krankenkasse oder auch von einer Kommission, deren Vorstandsmitglieder nicht aus der Reihe der Kassenmitglieder, sondern aus den Bahnbeamten genommen werden, nicht abhängig machen. Die Krankenkasse hat in allererster Linie ihre eigenen Interessen zu verfolgen, denn der Verwaltungsrath — hervorgegangen aus der Wahl der Mitglieder, welche die Kasse durch ihre Beiträge alimentiren — muss naturgemäss zuvörderst für seine Kassenmitglieder sorgen. Die Interessen der Aerzte kommen hier stets erst in zweiter Linie in Betracht. Werden durch den bahnärztlichen Dienst von der Krankenkasse noch weitere Verpflichtungen übernommen, die mit Kosten verbunden sind, so würden unzweifelhaft bald Einwendungen und Einschränkungen sich geltend machen, weil die Kasse eine Belastung erfahren würde, für die eine rechtliche Verpflichtung eigentlich nicht besteht. In diesem Falle würde aber der Sanitätsdienst nicht die Aufgaben erfüllen können, welche von ihm im Interesse der Eisenbahnhygiene verlangt werden müssen. Eine derartige Einrichtung müsste gewisse dringende und berechtigte Forderungen unbedingt beeinträchtigen und zwar auch zum Nachtheile der Angestellten selbst. Es ist daher die Lostrennung des Sanitätsdienstes da, wo derselbe noch in Verbindung mit den Hilfskassen stehen sollte, mit allen Mitteln zu erstreben.

Wenn wir uns nun auch mit den Bahnverwaltungen in dem Punkte in Uebereinstimmung befinden, dass der Sanitätsdienst unabhängig von den Kassen seine eigene Verwaltung in der Centralbehörde der Bahngesellschaft finden und damit einen integrirenden Bestandtheil derselben ausmachen soll, so ist doch noch nicht der Beweis von uns dafür erbracht, dass die Bahnärzte nur dann Erspriessliches leisten können, wenn ihnen die Beamteneigenschaft zuerkannt wird. Ja, meine Herren, dass es auch o h n e die Beamteneigenschaft geht, sehen wir vorläufig noch an uns, die wir, wenn ich recht unterrichtet bin, nur zum kleinsten Theile als Bahnbeamte angestellt sind. Es liegt dies eben daran, dass die Verwaltungen unsere Stellung noch ganz anders beurtheilen, als wir dieselbe beurtheilt wissen wollen. Die bahnärztliche Thätigkeit wird eben noch immer als eine solche im Nebenamt betrachtet, und wenn auch zugegeben wird, dass in kleinen Bahnbezirken die Zeit des Bahnarztes mit seinen Geschäften nicht ausgefüllt werden kann, so herrschen über den Umfang und die Erfordernisse des bahnärztlichen Dienstes doch bei vielen noch sehr unzutreffende Anschauungen, gerade so wie dies auch hinsichtlich der beamteten Staatsärzte in vielen Ländern der Fall ist, obwohl diese Beamteneigenschaft besitzen. Wir Bahnärzte sind den Verwaltungen gegenüber in der Hauptsache noch immer zum grossen Theile P r i v a t ärzte, und nehmen daher eine Zwitterstellung ein, die Czatary in seinem Referate über den Sanitätsdienst auf dem X. internationalen medizinischen Kongress zu Berlin ganz richtig präzisirt hat, wenn er sagt: „Gewisse Obliegenheiten führt der Bahnarzt im Interesse der Bahnverwaltung aus, indem er das Benehmen der Angestellten in der ihm durch die Dienstanweisung vorgeschriebenen Weise kontrolirt; er muss sich somit als Beamter der betreffenden Verwaltung betrachten; er ist aber nur dann Beamter, wenn von ihm eine derartige Leistung gefordert wird. Wenn es aber zur Ausmessung des Jahresgehaltes oder zur Frage der Pensionirung kommt, wird er nur als Privatarzt betrachtet, dem jede Direktion den Dienst nach Belieben mit einem bestimmten Termine kündigen kann. Dass ein solcher Zustand nicht zum Nutzen des Sanitätsdienstes gereichen kann, und dass die Unsicherheit der Stellung sowie der Mangel jeder Vorsorge für die Arbeitsunfähigkeit im höheren Alter, mit einem Worte der Mangel an Pensionsfähigkeit nicht eben geeignet sind, den Diensteifer der Bahnärzte zu mehren, braucht wohl nicht näher erörtert und bewiesen zu werden. Es ist daher im Interesse des Bahnpersonals sowohl als der bei den Bahnen angestellten Aerzte zu verlangen, dass letztere auf gleiche Art wie die übrigen Beamten behandelt werden, nach bestimmten Dienstjahren in ihrem Gehalte vorrücken und naturgemäss auch pensionsfähig seien."

So lange der Geldpunkt bei den Verwaltungen noch in dieser Frage eine so hervorragende Rolle spielt, so lange werden dieselben sich auch der Ueberzeugung verschliessen, dass der Sanitätsdienst auf Grund der von uns aufgestellten Forderungen organisirt werden muss. Nach dem Grundsatz „Wo viel Pflichten, da viel Rechte" hat der Bahnarzt unbedingt eine mehr autoritative Stellung zu beanspruchen, und dieser Forderung kann einzig und allein durch Verleihung der Beamteneigenschaft entsprochen werden. Und dann — hätten dann die Bahnverwaltungen hierdurch irgend welche Nachtheile zu gewärtigen? Jedenfalls würde die durch die Gewährung der Beamtenstellung bedingte höhere materielle Belastung des Eisenbahnbudgets durch die vielen und grossen Vortheile, die auch für die Verwaltungen selbst aus der von uns empfohlenen Maassregel resultiren würden, reichlich wieder aufgewogen. Diese Vortheile will ich hier kurz zusammenfassen:

Je zufriedener ein Mensch mit seiner Stellung ist, desto freudiger erfüllt er auch seine Pflichten. In Uebereinstimmung hiermit wird auch der Bahnarzt, je sicherer seine Stellung in den oben angedeuteten Richtungen gestaltet wird, desto freudiger und diensteifriger seinen Verpflichtungen nachkommen; namentlich wenn er ausserdem noch durch die eidliche Verpflichtung auf die gewissenhafteste Erfüllung seiner Pflichten hingewiesen ist. Die Begutachtung wird eine von sonstiger mannigfacher Beeinflussung freiere und daher objektivere sein, zumal der beamtete Arzt in jedem Falle durch die genaue Kenntniss der einschlägigen Verhältnisse unterstützt werden wird. Der Wechsel in dem ärztlichen Personale wird unzweifelhaft ein viel geringerer sein als zur Zeit, und dies wird naturgemäss zur Heranbildung eines guten Beamtenstandes wesentlich beitragen, ein Erfolg, der noch durch Ablegung eines besonderen „bahnärztlichen Examens" (worauf weiter unten noch spezieller eingegangen werden wird), besonders gefördert werden kann. Alsdann wird auch den Verwaltungen die Auswahl einer geeigneten Persönlichkeit für die Stellung des O b e r b a h n a r z t e s wesentlich erleichtert werden. Und schliesslich, was den Hauptvortheil für die Verwaltungen ausmacht, wird der ärztliche Bahndienst, je vollkommener er organisirt ist, desto s i c h e r e r funktioniren; schon dies wird auch die Bahnverwaltungen zu der Erkenntniss bringen, dass auch der Sanitätsdienst einen jener wichtigen Faktoren bildet, welche die Sicherheit des Bahnbetriebes mit verbürgen helfen.

Und wenn nun die Bahnverwaltungen selbst so grosse Vortheile aus einer solchen Organisation des bahnärztlichen Dienstes ziehen, so wird es auch den Bahnärzten nicht verdacht werden können, wenn sie gewisse Vortheile für sich selbst mit dieser Organisation zu erreichen hoffen — einmal eine sicherere Stellung mit der Aussicht auf allmählich steigendes Gehalt und bei eintretender Dienstunbrauchbarkeit auf Pensionsberechtigung, sodann eine Erhöhung des Ansehens ihrer dienstlichen Stellung in der Hinsicht, dass ihren dienstlichen Handlungen mehr autoritativer Charakter beigelegt und ihnen persönlich eine Stellung verliehen wird, aus der sie nur auf disziplinarischem Wege auf Grund einer amtlichen, dienstpolizeilichen Untersuchung oder bei eingetretener Invalidität auf ihr Ansuchen, nicht aber durch einfache Kündigung seitens der Verwaltung entfernt werden können. Diese persönlichen Vortheile sollen jedoch hier nicht obenan gestellt werden, unsere Forderungen, welche auf eine bessere Stellung der Bahnärzte abzielen, beruhen in erster Linie auf sachlichen Erwägungen und der Ueberzeugung, dass der Bahnarzt zur Erfüllung aller ihm obliegenden Verpflichtungen nur dann in der Lage sein wird, wenn die von uns geforderte Organisation durchgeführt wird.

Meine Herren! Vielleicht wird, bis sich die Bahnverwaltungen von der Richtigkeit dieses Satzes überzeugt haben werden, noch eine ziemliche Spanne Zeit vergehen, wenigstens glaube ich bei uns in Deutschland und speziell in Preussen, wo erst mit dem 1. April 1895 eine Neugestaltung des ärztlichen Bahndienstes durchgeführt worden ist. Trotzdem dürfen wir aber in unserem Eifer nicht erlahmen, sondern müssen immer und immer wieder mit unseren berechtigten Forderungen hervortreten. Es werden sich dann schliesslich auch die Bahnverwaltungen von dem Ernste unserer Bestrebungen überzeugen und von dem Irrthum zurückkommen, dass es sich etwa bei uns nur darum handle, mit Freifahrt auf allen Bahnen des Kontinents herumzufahren. Unser Bestreben ist nur darauf gerichtet, in gewissenhafter Arbeit an den Forderungen der Eisenbahnhygiene mitzuarbeiten. Wir selbst sind gleichsam unseres Glückes Schmied; Hauptsache wird für uns sein, dass wir zunächst bei unseren Kollegen, von denen noch viele eine ganz mangelhafte Auffassung von ihrer bahnärztlichen Stellung haben, indem sie es für ihre einzige Aufgabe halten, Kranke und Verletzte zu behandeln und Bescheinigungen hierüber auszustellen

— ein grösseres Interesse für unsere Bestrebungen zu erwecken suchen; in zweiter Linie müssen wir dafür wirken, dass auch bei den Bahnbehörden an Stelle des Misstrauens, das unseren Bestrebungen dort noch vielfach entgegengebracht wird, ein grösseres Vertrauen Platz greife; das wird uns am leichtesten gelingen, wenn wir unausgesetzt an der Erforschung und Bekämpfung der Gefahren, welche Leib und Leben beim Eisenbahnbetrieb bedrohen, thatkräftig mitwirken und wenn wir insbesondere durch Anregungen, die von uns selbst ausgehen, durch sogenannte Initiativanträge immer von neuem auf eine Verbesserung der bestehenden Verhältnisse hinwirken. — Und wie kann dies am besten erzielt werden? Der gegenseitige öftere Austausch unserer Erfahrungen auf dem bis jetzt noch den meisten Aerzten wenig bekannten jüngsten Gebiete der öffentlichen Gesundheitspflege, der Eisenbahnhygiene, erfordert ein engeres Zusammenschliessen der Fachgenossen zu einem Vereine und ein häufigeres Zusammenkommen in Kongressen und Konferenzen zu gemeinsamer Aussprache. Alsdann erscheint mir sehr zweckmässig, eine zielbewusste Agitation in Wort und Schrift, auf Versammlungen, in Fachzeitschriften und durch Gründung einer eigenen Zeitschrift, die am besten gleich in internationaler Form gehalten werden möchte. Vielleicht wird es auf diese Weise gelingen, der geradezu verblüffenden Interessenlosigkeit noch vieler Kollegen mit Erfolg entgegenzutreten.

Meine Herren! Um Sie nicht zu sehr zu ermüden, glaube ich von einer weiteren Begründung meiner oben aufgestellten Behauptungen absehen zu sollen; ich darf wohl annehmen, dass wir uns in gegenseitiger Uebereinstimmung befinden, wenn ich Sie auffordere, mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln dahin zu wirken, dass der ärztliche Bahndienst als integrirender Theil der Bahnverwaltung aufgenommen und dass demzufolge den Bahnärzten selbst die Beamteneigenschaft beigelegt werde. Im weiteren ist es klar ersichtlich, dass — wenn nach Maassgabe der von uns vertretenen Forderungen eine Neuorganisation des bahnärztlichen Dienstes durchgeführt wird — es nicht zu umgehen sein wird, dass für die technische Oberleitung des bahnärztlichen Dienstes ein Chef- oder Oberbahnarzt angestellt werde; dieser müsste der Centralstelle als Medizinalreferent für ärztlich-technische Angelegenheiten zugetheilt sein. Auf die Detailirung seiner Funktionen hier näher einzugehen, halte ich nicht für nöthig, nur das eine muss hervorgehoben werden, dass für diesen Beamten unbedingt die Beamteneigenschaft gefordert werden muss, da seine Thätigkeit eine solche sein wird, welche die ganze Kraft und die volle Zeit eines Mannes erfordert. Diese Stellung in den Händen eines thatkräftigen und mit organisatorischem Talente begabten sachverständigen Arztes kann von den segensreichsten Erfolgen für das Sanitätswesen der Bahnen überhaupt begleitet sein. Die Anstellung von Bahn-Spezialärzten wird mit Rücksicht auf die fortgesetzt zunehmende Spezialisirung der medizinischen Wissenschaften nöthig werden, theils zur Behandlung des Personals und der Arbeiter, theils zur Abgabe von Spezialgutachten in den Centren und grösseren Stationen des Bahnbetriebes; diese Forderung würde wohl voraussichtlich auf keinen ernsten Widerstand stossen.

Die Frage der Anstellung der Bahn-Krankenkassenärzte hängt nach meiner Ansicht eng mit der Eintheilung der bahnärztlichen Bezirke zusammen und wurde hierüber bereits in eingehender Weise auf dem letzten internationalen Hygienekongress zu Budapest in der Sektion für Eisenbahn- und Schiffshygiene verhandelt. Um nun Bekanntes hier nicht zu wiederholen, wollen wir hier nicht näher darauf eingehen, sondern aus den Verhandlungen nur die drei Thesen des Referenten Herzog von München resumiren, welche einstimmig angenommen wurden. Hiernach ist bei der Eintheilung der bahnärztlichen Bezirke so viel als angängig darauf zu achten, dass dieselben sich mit dem Praxisbezirke des als Bahnarzt aufzustellenden Arztes decken, damit sowohl bei plötzlichen Betriebsunfällen, als auch bei Erkrankungen des Bahnpersonals und der Arbeiter die rascheste und ausreichendste Hilfe geleistet werden kann.

Gegen eine weitere These, welche die freie Aerztewahl behandelte, machte sich eine ganz entschiedene Opposition geltend und führen wir bei der Wichtigkeit dieser Frage diese These in ihrem Wortlaute hier an, sie lautet:

„Die bei der Systemisirung des Streckenarztdienstes als Hauptpunkt aufgestellte Forderung, dass nämlich die ärztliche Hilfe so schnell und ausgiebig als möglich geleistet werde, wird wohl zweifellos durch eine freie Aerztewahl in dem Sinne am besten erfüllt werden, dass sämmtliche an der Strecke wohnenden Aerzte, sofern sie sich hierzu bereit erklären, zur Behandlung des erkrankten Bahnpersonals und zur Hilfeleistung bei Unfällen herangezogen werden. Bei dieser Einrichtung des Streckenarztdienstes müssten dann die staatsärztlichen Funktionen besonders aufgestellten amtlichen Aerzten übertragen werden.“

Nun, meine Herren, diese freie Aerztewahl ist von allen Standpunkten aus absolut unzweckmässig und auch nicht durchführbar; es würde hiermit weder den Bediensteten, noch den Bahnärzten, am wenigsten den Bahnverwaltungen genützt sein; sie wäre auch geradezu gefährlich, denn sie würde eine Zersplitterung des Dienstes und eine noch grössere Beeinträchtigung der gegenwärtigen ohnedies sehr labilen Stellung der Bahnärzte zur Folge haben. Gerade in der Stabilität des Bahnarztes muss das beste Argument gegen das Prinzip der freien Aerztewahl gefunden werden; je länger und ausschliesslicher jemand, wie der Bahnarzt, mit dem Wohle des Bahnpersonals und der Bahnarbeiter ex officio sich beschäftigt, um so besser wird er auch in der Lage sein, den ihm übertragenen Aufgaben zu entsprechen. Ausserdem spricht die Erfahrung gegen die freie Aerztewahl, weil beim Eisenbahndienste der Arzt nicht nur der Arzt, sondern auch der administrative Beamte der Gesellschaft sein soll, von dem man gewisse Bedingungen erfüllt wissen will und muss, die bei einer freien Wahl eben nicht gefordert werden können.

Meine Herren, die These wurde damals unter unserem einstimmigen Widerstande vom Referenten zurückgezogen, und hat seit jener Zeit keine Vertheidiger wieder gefunden und zwar um so weniger, als die staatsärztlichen Funktionen der Bahnverwaltung bei dieser Art der Organisation doch besonders aufgestellten amtlichen Aerzten übertragen werden müssten, welche dann für ausgedehntere Bezirke funktioniren müssten, dies würde aber den bahnärztlichen Interessen nicht entsprechen, auch wäre es dann gewiss einfacher, wenn man gleich den Bahnärzten diese Krankenkassenarztstellen mit übertragen wollte — eine Einrichtung, wie sie bei uns in Deutschland wohl schon bei fast allen Bahnverwaltungen durchgeführt ist und sich auch gut bewährt hat.

Wir kommen nun zu unserer Forderung des „bahnärztlichen Examens“, die ja eigentlich insofern nicht neu ist, als dies Examen meines Wissens schon in einigen Ländern und bei einigen Bahnverwaltungen eingeführt ist. Ich halte dies auch für vollkommen berechtigt. Ein jeder, der sich um eine Beamtenstellung bewirbt, muss sich auch als qualifizirt für diese Stellung ausweisen. Meines Erachtens wird der Bahnarzt diese Qualifikation nicht durch eine gewisse Wartezeit, sondern durch Ablegung einer besonderen Prüfung nachzuweisen haben. Diese Prüfung erscheint um so nothwendiger, je mehr fachwissenschaftliche und fachtechnische Kenntniss in der betreffenden Stellung vorausgesetzt wird. Weiter ist zu bedenken, dass je höher die Anforderungen an einen Stand gestellt werden, um so mehr auch das Ansehen dieser Stellung gehoben wird, und schon allein dieses Umstandes wegen sollten wir auf dieser Forderung bestehen. Die Einwendung, dass die Approbation für die Anstellung vollkommen genügen würde, wird dadurch hinfällig, dass manche nach dem jetzigen Modus angestellten Bahnärzte erfahrungsgemäss sich nicht einmal mit den einschlägigen Verordnungen und Gesetzen bekannt machen. Meine Herren, ich versichere Sie, dass ich manchmal staunen muss, wenn ich die Ignoranz mancher Kollegen in den hauptsächlichsten Bestimmungen unserer in Deutschland bestehenden sozialen Gesetze über Kranken-, Unfall-, Invaliditäts- und Altersversorgung und ihre Indifferenz in der Antheilnahme an der öffentlichen Gesundheitspflege beobachte. Hier kann nur die Forderung eines Examens Wandel schaffen, womit ausserdem noch der Vortheil verbunden sein wird, dass an den Hochschulen Vorlesungen über Eisenbahnwesen und -Hygiene, an denen sich Aerzte wie Techniker in gleicher Weise betheiligen könnten, gehalten werden würden. Selbstverständlich ist wohl, dass, so lange die Thätigkeit des Bahnarztes nur darin besteht, Kranke und Verletzte zu behandeln und darüber Atteste auszustellen, es nicht nöthig ist, ein bahnärztliches Examen einzuführen oder dem Bahnarzte die Stellung eines Beamten zu geben. Wir verlangen aber im allgemeinsten Interesse die Erweiterung des dem Bahnarzt zugewiesenen Wirkungskreises nach den von uns darüber aufgestellten Grundsätzen, und müssen dann in logischer Konsequenz, wie schon näher ausgeführt, die mehr autoritative Stellung des beamteten Bahnarztes beanspruchen. Es kann für die Bahnverwaltungen nur von dem allergrössten Vortheile sein, wenn sie nur solche Aerzte in ihrer Verwaltung anstellt, die abgesehen von einer mindestens zweijährigen ärztlich-praktischen Erfahrung auch mit den nöthigen Fachkenntnissen versehen sind, gleichwie die Staatsärzte auch erst dann angestellt werden, wenn sie sich durch das sogenannte Physikatsexamen die Qualifikation für diese Staatsstellung erworben haben. In welcher Weise ein solches bahnärztliches Examen durchgeführt werden soll, das können wir den betheiligten Verwaltungen überlassen, um hier nicht zu sehr in die Details einzugehen; hier handelt es sich zunächst um die Feststellung einer prinzipiellen Forderung, die Durchführung derselben dürfte später keinen Schwierigkeiten mehr begegnen.

Voraussichtlich wird es aber immerhin noch geraume Zeit währen, bis auf diese Forderung von Seiten der Bahnverwaltungen eingegangen werden wird. Bis dahin werden die Bahnärzte nach den jetzt zumeist geltenden Grundsätzen angestellt werden, wonach in erster Linie die Staatsärzte berück-

sichtigt werden, und dies nicht zu Unrecht, meine Herren! — An sich erscheint zwar der Staatsarzt zu der eigenartigen bahnärztlichen Thätigkeit nicht mehr und nicht weniger befähigt als jeder andere praktische Arzt; nur Zweckmässigkeitsgründe sind es, die nach meiner Ansicht eine derartige vorzugsweise Berücksichtigung begründen können, indem die Handlungen des Physikus, der wohl in den meisten Staaten mit der Beamteneigenschaft bekleidet ist, hiermit auch für die bahnärztliche Thätigkeit einen gewissen amtlichen Charakter erhalten, weil man gewohnt ist, den Staatsarzt in der Oeffentlichkeit stets als Beamten amtiren zu sehen. Der Aussenwelt gegenüber, die ja die einzelnen Funktionen eines Beamten nicht so genau von einander zu trennen gewöhnt ist, erscheint demgemäss der Bahnarzt dann gleich als der beamtete Arzt, den die staatliche Autorität deckt. Es erhält dadurch, wenigstens scheinbar, der Bahnarzt einen gewissen amtlichen Charakter, den wir ja im Interesse seiner Thätigkeit für ihn beanspruchen. Selbstverständlich müssten sich aber nach Einführung der von uns geforderten Organisation die Staatsärzte dem bahnärztlichen Examen in gleicher Weise unterziehen, wie die anderen Bewerber um eine bahnärztliche Stelle.

Um nun gewissen Einwendungen gleich von vornherein zu begegnen, möchte ich noch darauf aufmerksam machen, dass ich diese Bevorzugung für die Staatsärzte nicht für alle Fälle unbedingt in Anspruch nehme, nämlich nicht für diejenigen Fälle, wo der Staatsarzt an einen anderen Wohnort versetzt wird, an dem die Stelle des Bahnarztes von einem nicht beamteten Arzte bereits seit längerer Zeit in vollkommen zufriedenstellender Weise verwaltet wurde. In diesem Falle soll der Staatsarzt es nicht als sein Recht verlangen, nunmehr unter allen Umständen die Stelle des Bahnarztes, gleichsam als ein Theil seiner amtlichen Funktionen ohne weiteres übertragen zu erhalten; dies wäre eine entschiedene Ungerechtigkeit gegen den bisherigen Inhaber und würde auch aus manchen anderen Gründen, auf die hier näher einzugehen zu weit führen würde, den Interessen des bahnärztlichen Dienstes zuwiderlaufen.

So, meine Herren, ich bin jetzt am Ende mit meinen Deduktionen, die mich zur Aufstellung der in Ihren Händen befindlichen Thesen geführt haben; ich bin mir wohl bewusst, dass meine Begründung derselben keine erschöpfende genannt werden darf. Ich habe dies auch nicht beabsichtigt, da auf internationalen Konferenzen das zu detailirte Eingehen mir nicht zweckdienlich erscheint; handelt es sich doch zu allererst um die Aufstellung einer ganz allgemeinen, prinzipiellen Grundlage, die in solcher Weise geschehen muss, dass deren Durchführung später auch ermöglicht werden kann. Die Eisenbahnen müssen als ein internationales Gut im Besitze der ganzen civilisirten Welt betrachtet werden, versuchen wir eine Einigung über die Leitsätze unter uns herbeizuführen, wir werden mit einer guten Organisation des bahnärztlichen Dienstes einen kräftigen Baustein in den herrlichen, grossartigen Bau dieses grössten civilisatorischen Werkes einfügen können und den Anstoss zu einer Reorganisation geben, auf welcher dann weiter gebaut werden kann. In diesem Sinne bitte ich Sie, meine Herren, meine Thesen einer eingehenden objektiven Prüfung zu unterziehen.

Grundsätze für die Organisation des ärztlichen Bahndienstes, aufgestellt von Dr. Blume in Philippsburg (Baden), 1. Vorsitzender des Vereins Badischer Bahnärzte.

I. Die Obliegenheiten, welche der bahnärztliche Dienst umfassen soll, zerfallen in eine

a) Praktische, ärztliche Thätigkeit:

1. Gewährung voller freier ärztlicher Hilfe in den nöthigen Fällen aller bei der Eisenbahn Angestellten (Bediensteten sowohl wie Arbeitern) und deren Familienangehörigen.

2. Ausstellung der Krankheits- und Genesungszeugnisse für dieses Personal.

3. Erste Hilfeleistung an Ort und Stelle bei Unglücks- und plötzlichen Erkrankungsfällen im Bahnbereiche und erste Behandlung der Verletzten.

4. Unterweisung gewisser Klassen von Bediensteten in der ersten bis zum Eintreffen des Arztes erforderlichen Hilfeleistung, und Prüfung der auf den Stationen befindlichen und den Zügen mitgegebenen Rettungskästen.

b) Begutachtende Thätigkeit:

5. Die allgemeine Fürsorge für das Personal in gesundheitlicher Beziehung und die Berathung der Behörden in allen die Eisenbahnhygiene, besonders das Personal betreffenden Angelegenheiten.

6. Die Sorge, dass nur gesunde, dem schweren Betriebsdienste gewachsene Beamte eingestellt werden, und auch nur solche im Betriebe verbleiben, durch Vornahme ärztlicher Untersuchungen und Erstattung von Gutachten über das gesammte Dienstpersonal, einschliesslich der Arbeiter.

7. Die periodischen Untersuchungen des Seh- und Gehörvermögens.

8. Die gutachtliche Thätigkeit bei Pensionirungen und bei allen Urlaubsgesuchen, die durch Krankheit begründet werden sollen.

9. Die Mitwirkung bei der Durchführung der Haftpflicht, Unfallfürsorge, des Unfalls-, Alters- und Invaliditätsgesetzes; ferner die Mitwirkung bei der Statistik über Krankenbewegung, Invalidität und Mortalität des gesammten Personales.

10. Initiativanträge, welche die aus der Beobachtung sich ergebenden, den Gesundheitszustand störenden Einflüsse zu ändern geeignet sind.

c) Hygienisch-prophylaktische Thätigkeit:

11. Die hygienische Ueberwachung der Bahnhöfe mit seinen Gesammtanlagen, besonders der Brunnen, Aborte, Uebernachtungsräume, Badegelegenheiten, der Wohnungsräumlichkeiten und dergleichen mehr, und schliesslich

12. die Mitwirkung bei der Durchführung aller sanitätspolizeilichen Maassregeln, besonders gegen die Einschleppung von ansteckenden Krankheiten durch die Eisenbahnen.

II. Organisation des bahnärztlichen Dienstes:

1. Zur Durchführung desselben sollen alle Eisenbahngesellschaften einen wohlorganisirten Sanitätsdienst besitzen, der als ein integrirender Bestandtheil der obersten Bahnverwaltung in einer besonderen Abtheilung dieser Behörde einen Chef- oder Ober-Bahnarzt als Medizinalreferenten an seiner Spitze haben muss.

2. Ein mit den Hilfs- oder Krankenkassen vereinigter und von diesen ressortirender Sanitätsdienst entspricht den bahnärztlichen Interessen nicht; wo derselbe noch in dieser Weise organisirt sein sollte, muss die Lostrennung zum Zwecke der oben geforderten Organisation mit allen Mitteln angestrebt werden.

3. Im Sanitätsdienst sollen angestellt werden:

a) ein Chef- oder Ober-Bahnarzt am Sitze der Centralstelle,
b) Bahnärzte für den ganzen Verwaltungsbereich der betreffenden Bahngesellschaft,
c) Bahn-Spezialärzte (Augen- und Ohrenärzte, Laryngologen und Chirurgen) in den grösseren Centren des Bahnbetriebes,
d) Bahn-Kassenärzte für die Betriebs-Krankenkassen der Bahn- und Werkstättenarbeiter, doch sollen in den Orten, wo Bahnärzte ansässig sind, diesen die Kassenarztstellen übertragen werden.

4. Das Prinzip der freien Aerztewahl entspricht nicht den Interessen des bahnärztlichen Dienstes, sondern muss als denselben geradezu zuwiderlaufend bezeichnet werden.

5. Die einzelnen Bahnarzt-Bezirke sollen möglichst beschränkt sein, und es ist bei der Eintheilung derselben soviel als angängig darauf zu achten, dass die Bezirke sich mit dem Praxisbezirke des als Bahnarzt aufzustellenden Arztes decken.

6. Der Ober-Bahnarzt, die Bahn- und Spezialärzte sollen sowohl den Behörden wie den Beamten gegenüber als Beamte der betreffenden Bahngesellschaften betrachtet werden, und erhalten ihrem Beamtencharakter entsprechend ein budgetär festgesetztes und nach bestimmten Dienstjahren steigendes Gehalt und bei eintretender Dienstunfähigkeit die Pensionsberechtigung.

Ausserdem sollen denselben neben der ständigen freien Fahrt II. Klasse innerhalb ihres Bezirkes die gleichen Berechtigungen wie den anderen Bahnbeamten nach den für dieselben in Bezug auf Freifahrt ausserhalb ihres Bezirkes geltenden Bestimmungen zugestanden werden.

7. Jeder Arzt muss zur Erlangung der Qualifikation als Bahnarzt eine sogenannte „bahnärztliche Prüfung“ ablegen; so lange dieselbe noch nicht obligatorisch ist, sollen die Staatsärzte bei der Anstellung der Bahnärzte zweckmässiger Weise in erster Linie berücksichtigt werden.

8. Die Bahnärzte eines Verwaltungsbezirkes sollen sich zur Förderung ihrer Interessen und des bahnärztlichen Dienstes zu einem Vereine zusammenschliessen, denn nur unitis viribus werden schliesslich die in obigen Thesen festgelegten Ziele erreicht werden können.

Von einer Beschlussfassung auf vorstehende Thesen wurde seitens des internationalen Kongresses Abstand genommen, da die Angelegenheit noch nicht als spruchreif erachtet wurde.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende, am 29. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 64,291 km lange Szeged-Szöregh-Karlova'er Lokalbahn und die 52,4 km lange, am 30. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene Lokalbahn Temesvár-Módos, welche im Betriebe der Torontaler Lokalbahnen steht, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Berichtigung. Die in der Nr. 77 Seite 726 d. Ztg. den Vereinsbahnstrecken zugerechnete Strecke Policka-Skutsch der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist — nach Mittheilung der k. k. Staatsbahndirektion in Olmütz — nicht am 1. d. Mts., sondern am 6. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 15. d. Mts. wird der an der Bahnstrecke Graudenz-Jablonowo zwischen den Stationen Melno und Lindenau in Westpreussen neu eingerichtete Haltepunkt Bogusehau für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in Nr. 79 d. Ztg. unter Inser.-Nr. 2251).

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 15. d. Mts. wird die an der Bahnstrecke Lissa-Breslau zwischen den Stationen Rawitsch und Trachenberg gelegene Haltestelle Korsenz für den Güter- und Viehverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Posen in Nr. 79 d. Ztg. unter Inser.-Nr. 2252).

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3821 vom 30. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 3893 vom 4. d. Mts. an sämmtliche am Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen betheiligten Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 3898 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 3919 vom 4. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche Fahrscheine für Schiffsstrecken aufgelegt haben, betreffend die neuen Fahrschein-Verzeichnisse vom 1. Mai 1898 (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 3920 vom 4. d. Mts an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend die neuen Fahrschein-Verzeichnisse vom 1. Mai 1898 (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Bezüglich der **Gnadengesuche von Eisenbahnbediensteten** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 6. d. Mts. den nachstehenden Erlass an die königlichen Eisenbahndirektionen ergehen lassen: „Nach wiederholten Wahrnehmungen sind Anfragen, die über Gnadengesuche strafrechtlich verurtheilter Eisenbahnbediensteter von der Staatsanwaltschaft oder von anderer Seite an Inspektionsvorstände oder an Dienststellen gerichtet waren, unmittelbar von diesen beantwortet worden. Dies Verfahren kann ich nicht gutheissen, da hierdurch der Entschliessung der vorgesetzten Eisenbahndirektion über die Frage vorgegriffen wird. Ich bestimme daher, dass solche Anfragen, geeignetenfalls mit gutachtlicher Aeusserung, auf dem Dienstwege zur Erledigung an die zuständige Eisenbahndirektion weiter gereicht werden."

— Eine Neuerung in der **Zahlung der Civilpensionen und Wartegelder** wird nach einer Bekanntmachung des preussischen Finanzministeriums versuchsweise und unter Vorbehalt des Widerrufs eingeführt werden. Danach wird im Interesse der Empfänger dieser Gelder die Ausantwortung derselben innerhalb des Deutschen Reichs bis zum Monatsbetrage von 400 M. im Wege des Postanweisungsverkehrs ohne Monatsquittungen für die Fälle zugelassen, in denen Empfangs- und Bezugsberechtigte identisch sind, also nicht an Stelle des Pensionärs oder Wartegeld-Empfängers ein Dritter (Vormund, Pfleger, Bevollmächtigter) die monatlichen Bezüge zu erheben hat. Die Zusendung geschieht nur auf schriftlichen Antrag der Berechtigten.

— Das Eisenbahnkomitee für die Linie **Würzburg-Wertheim-Miltenberg-Worms-Kaiserslautern** beschloss in einer kürzlich stattgehabten Sitzung, mit einer Eisenbahn-Aktiengesellschaft behufs Uebernahme der Arbeiten für das beschlossene Generalprojekt in Verbindung zu treten. Als erster Vorsitzender wurde der Vorstand der unterfränkischen Handels- und Gewerbekammer, Kommerzienrath Karl Ehemann, gewählt.

— Zur **Sicherung des Zugverkehrs auf eingeleisigen Linien** wird auf den bayerischen Staatsbahnen — wie die „Münchener Allgem. Zeitung" berichtet — bei Kreuzungen von Zügen demnächst eine Vorsichtsmaassregel eingeführt, die vor etwa 20 Jahren auf der damaligen bayerischen Ostbahn in Uebung war. Es darf auf solchen Stationen, die noch keine Weichen- und Signalcentralisirung und deshalb nur Perronsignale, aber keine sogenannten Ausfahrtsignale haben, der eine von den beiden kreuzenden Zügen in eine Station erst dann ein-, aus- oder durchfahren, wenn der von der Gegenrichtung kommende Zug eingefahren und so zum Stillstand gebracht ist, dass das Fahrgeleise des anderen Zuges vollständig frei ist. Gleichzeitig wird demnächst auf den bayerischen Staatsbahnen ein neues Verfahren hinsichtlich der Regelung der Kreuzungsverlegungen eingeführt. Diese Kreuzungsverlegungen wurden bei Verspätungen von Zügen bisher von einer übergeordneten (Aufsichtsstation) verfügt; künftig werden sie unter den betheiligten einander gleichgeordneten Stationen vereinbart. Die Verpflichtung zur Verlegung einer fahrplanmässigen Kreuzung liegt künftig jener Station ob, auf der die Kreuzung nach dem Fahrplan stattfinden müsste. Es werden damit ziemlich grosse Anforderungen an die Beamten kleinerer Stationen gestellt. Die Generaldirektion hat in ihrer bezüglichen Verfügung auch der Erwartung Ausdruck verliehen, dass bei dieser den Organen des äusseren Dienstes zugestandenen Erweiterung der Befugniss erhöhtes Pflichtbewusstsein Platz greifen werde.

— In Bayern wurden auf Eisenbahnstrecken mit dichtem Zugverkehr und zwar an den Hauptbahnstrecken München-Allach, München-Moosach, München Centralbahnhof-Südbahnhof-Ostbahnhof - Riem, München - Holzkirchen, München - Pasing-Planegg, sodann an den Hauptbahnlinien Augsburg - Hochzoll, Augsburg - Oberhausen, Regensburg - Obertraubling, Schwandorf-Irrenlohe, Lichtenfels - Hochstadt a. M., Würzburg - Heidingsfeld, endlich an Strecken mit aussergewöhnlich starken Steigungen oder an welchen Schneeverwehungen einzutreten pflegen, wie Neuenmarkt-Wirsberg - Hof, Rothenkirchen - Probstzella, Würzburg - Aschaffenburg und Würzburg - Rottendorf **Streckentelephone** eingeführt, durch welche die einzelnen Bahnwärterposten unter sich und mit den nächsten Stationen verbunden sind. Den Bahnwärtern ist es auf diese Weise ermöglicht, das Verkehren von Sonder-, Bedarfs- und Arbeitszügen oder das Liegenbleiben eines Zuges oder sonstige Betriebsangelegenheiten rasch und sicher weiter zu melden, wie sie auch imstande sind, Betriebsstörungen oder Unfälle der nächsten Station sofort ausführlich zur Anzeige zu bringen. Gegenwärtig werden noch mit Streckentelephonen ausgerüstet die Linien Kempten - Kaufbeuren, Immenstadt - Hergatz, Hochstadt a. M.-Neuenmarkt und Planegg - Starnberg. Die beregte Einrichtung hat sich so gut bewährt, dass die königlich bayerische Staatseisenbahn-Verwaltung sie nach und nach auch auf anderen, regen Zugverkehr aufweisenden Strecken einzuführen beabsichtigt.

Das für die Leitung gewählte System ist das der sogenannten halben Parallelschaltung; der verwendete einzige Leitungsdraht — 2 mm starker Bronzedraht — führt mit einfachen Abzweigungen durch die Läutewerke bezw. Sprechapparate zur Erde. Bemerkenswerth erscheint der hohe Widerstand der Anruf-Läutewerke mit 5 000 Ohm und die erhebliche Spannung der Induktoren mit über 100 Volt.

— Dem Geschäftsberichte über den Betrieb der **Main-Neckar-Eisenbahn** im Jahre 1896 sind folgende Mittheilungen entnommen. Im Berichtsjahre sind Verkehr und Einnahme wiederum ansehnlich gestiegen. Die Gesammteinnahmen betrugen 8 380 141 M., gegen 8 145 918 M. in 1895, und die Gesammtausgaben 5 201 564 M., gegen 4 834 954 M. Der an die Staatskassen abgelieferte Ueberschuss stellt sich auf 3 168 594 (3 310 964) M. In das folgende Rechnungsjahr wurden 9 982 M. übertragen. Die Verzinsung des Bankapitals beträgt 12,94 %, gegen 13,58 % für 1895.

— Bei den **hessischen Nebenbahnen** betrugen die Gesammteinnahmen (ausschliesslich des von der hessischen Hauptstaatskasse übernommenen Ersatzes der Mehrausgabe von 7 687 Mark für Bickenbach-Seeheim) 171 403 M., die Gesammtausgaben 129 401 M. und der an die hessische Hauptstaatskasse abgelieferte Ueberschuss stellt sich auf 42 002 M. Die Verzinsung

des Baukapitals beträgt 1,69 %. Von den hessischen Nebenbahnen waren im Jahre 1895 nur 1,89 km das ganze Jahr hindurch, die übrigen 20,70 km nur etwa 1/2 Jahr lang in Betrieb. Mit Rücksicht auf diesen Umstand musste ein Vergleich des Jahres 1896 mit dem Vorjahre unterbleiben.

— Das **Kleinbahnwesen in Mecklenburg**, namentlich der Bau von sogen. Rübenbahnen, hat in den letzten Jahren einen erfreulichen Aufschwung genommen. Gleichwohl entsprechen die vorhandenen Linien nur erst theilweise dem Bedürfniss der Landwirthschaft. Der mecklenburgische Landwirthschaftsrath hat sich denn auch in seiner letzten Sitzung veranlasst gesehen, den Gegenstand eingehend zu erörtern. Der Reichstagsabgeordnete, Domänenrath Rettich aus Rostock, stellte folgenden Antrag: Der mecklenburgische Landwirthschaftsrath wolle an die hohe Landesregierung die dringende Bitte richten, die gesetzliche Regelung des Kleinbahnwesens mit allem Nachdruck bei den Ständen zu befürworten. Diese Resolution wurde ohne Abstimmung angenommen.

Für die Ausgestaltung und Verbesserung des **Kanalwesens** zeigt sich in Mecklenburg ebenfalls eine lebhafte Stimmung, wenngleich dieselbe mehr in der städtischen Bevölkerung ihren Ursprung hat. So sind für die Regulirung der Elde neuerdings von mehreren Kommunen und Privaten Geldbeiträge gezeichnet worden. Die neue Schifffahrtsstrasse Rostock-Güstrow scheint leider den auf sie gesetzten Erwartungen nicht zu entsprechen. Der Verkehr auf der Oberwarnow und dem Kanalweg Güstrow-Bützow bleibt ein beschränkter. Von einem Aufschwung der Verkehrsbeziehungen, wie man einen solchen wohl hätte erwarten dürfen, ist nichts zu bemerken.

— Wie die „Frankfurter Zeitung“ schreibt, ist die Nachricht, dass mit dem 1. Mai nächsten Jahres der Betrieb auf dem **Dortmund-Emskanal** eröffnet werden soll, so zu verstehen, dass bis dahin die Arbeiten vollendet sein werden. Die Dortmunder Kanalbaubehörde weiss übrigens nichts davon, dass jener Termin gewählt sei. Die Betriebseröffnung kann auch nur insofern geschehen, als von jenem Tage ab grössere Strecken des Kanals als jetzt mit Schiffen befahren werden können; ob man die grossen Kanalschiffe mit 600 t Tragfähigkeit schon verkehren lassen wird, ist nicht sicher Der Verkehr wird erst nach und nach in geregelte Bahnen geleitet werden können, wahrscheinlich wird es erst nach Jahresfrist soweit sein. Ganz sicher ist, dass die Einweihungsfeier nicht vor Herbst 1898, wenn nicht gar erst im Frühjahr 1899, zu erwarten ist. Am Tage der Einweihung muss der Kanal in vollem Betriebe gezeigt werden können; das, was vorher geschieht, sind nur Proben.

— **Ist eine Eisenbahnfahrkarte eine öffentliche Urkunde?** Rechtskundige Personen sind nicht im Zweifel darüber, dass diese Frage zu bejahen ist, wenn aber Geschworene das Gegentheil für richtig halten, so können weder Schwurgerichtshof, noch Staatsanwalt und Reichsgericht etwas daran ändern, wie der folgende, von der „Frankfurter Zeitung“ berichtete Fall zeigt. Der Steinhauer Wilhelm Lattemann aus Langelsheim hatte auf einer Rückfahrkarte Helmstedt-Braunschweig den Datumstempel gefälscht, um sie noch einen Tag später zur Rückfahrt zu benutzen. Er wurde wegen Fälschung einer öffentlichen Urkunde in der Absicht, sich einen Vermögensvortheil zu verschaffen, angeklagt, aber das Schwurgericht Braunschweig konnte ihn am 21. Juni nur wegen Betruges verurtheilen, da die Geschworenen die Frage, ob der Angeklagte eine inländische öffentliche Urkunde gefälscht habe, verneint und nur die Frage, ob er sich eines Betruges schuldig gemacht habe, bejaht hatten. Dieses Verfahren der Geschworenen ist vielleicht in der Weise zu erklären, dass sie die dem Angeklagten aus § 268 drohende Strafe von mindestens einem Jahre Zuchthaus oder (bei Annahme mildernder Umstände) von mindestens drei Monaten Gefängniss als eine zu harte Sühne der inkriminirten That angesehen hatten. Die Revision der Staatsanwaltschaft gegen das erwähnte Urtheil wurde vom Reichsgericht verworfen, da thatsächliche Feststellungen, als welche Geschworenensprüche anzusehen sind, in der Revisionsinstanz nicht anfechtbar sind.

— **Nordamerikanische Butter** soll demnächst auch auf den deutschen Markt gebracht werden und in Probesendungen bereits nach Hamburg gekommen sein. Die Transportkosten kommen hierbei kaum in Frage. Nach Mittheilungen, die der Vorstand der Abtheilung für Molkereisachen im amerikanischen Landwirthschaftsministerium dem deutschen Sachverständigen gemacht hat, kostet der Transport vom Staate Minnesota bis nach England auf den Markt nur 2,5 Cts. aufs Pfund, oder 23 Pf. aufs Kilogramm, obgleich die Butter sowohl während der etwa 2000 km langen Bahnfahrt, als auch während des Seetransports ununterbrochen in Kühlkammern mit einer dem Gefrierpunkt naheliegenden Temperatur gehalten wird. In England droht Amerika schon jetzt die deutsche Buttter zu verdrängen.

— Der **Schifffahrtsverkehr im Hamburger Hafen** in den ersten 9 Monaten d. J. hat denjenigen des Vorjahrs recht bedeutend überflügelt. Es sind nämlich bis 30. v. Mts.

Jahr	aus See angekommen		in See gegangen	
	Schiffe	Reg.-Tonnen	Schiffe	Reg.-Tonnen
1892	6 600	4 299 482	6 610	4 307 766
1893	6 824	4 498 523	6 834	4 524 961
1894	6 920	4 683 348	6 869	4 637 298
1895	7 151	4 802 846	7 114	4 782 975
1896	8 075	4 901 665	8 018	4 851 094
1897	8 318	4 972 270	8 396	5 105 384

Danach ist also gegen das Vorjahr die Zahl der aus See gekommenen Schiffe in 1897 um 243 mit 70 605 Registertonnen, die Zahl der in See gegangenen Fahrzeuge um 378 mit 254 290 Registertonnen gestiegen. Während aber die Zahl der leer nach Hamburg kommenden und dort Fracht suchenden Seeschiffe beständig steigt, nämlich von 20,12 % der Gesammtzahl in 1896 auf 23,1 % in 1897, geht die Zahl der leer aus dem Hamburger Hafen ausgehenden Schiffe immer mehr zurück, nämlich von 28,7 % der Gesammtzahl aller abgegangenen Schiffe in 1896 auf 27,2 % in 1897, sodass die Möglichkeit, Fracht in Hamburg zu bekommen, grösser geworden sein muss, was als Beweis für den Aufschwung des Handelsverkehrs zu betrachten ist.

Deutsche Kolonien.

— Die Vorarbeiten für die Aufstellung eines **Entwurfes über den Eisenbahnbau in Südwest-Afrika** werden, wie die „B. N. N.“ mittheilen, in der Kolonialabtheilung mit grossem Eifer betrieben. Danach ist anzunehmen, dass dieser Entwurf dem Reichstage sofort nach seinem Zusammentritte zugehen wird.

Oesterreich-Ungarn.

— Unter der Aegide der Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen ist im September d. J. in Budapest ein von der Budapester Handels- und Gewerbekammer im Verein mit der Handelsakademie gegründeter **Spezialkurs für Eisenbahntarifwesen** eröffnet worden. Während des sechs Monate dauernden Kursus werden bewährte Fachmänner zweimal wöchentlich Vorträge über Tarifwesen im allgemeinen, Grundzüge der Spezialtarifirung, Refaktiegewährung, Waarenklassifikation, Reklamationswesen usw. abhalten, um Geschäftsleute, Handelsbeflissene, Speditionsbeamte usw. auf praktischem Wege mit den tarifarischen Bestimmungen des Güterverkehrs im Inlande, sowie von und nach dem Auslande vertraut zu machen, andererseits aber auch um das Betriebspersonal von der Beantwortung zahlloser mündlicher Anfragen seitens der im Tarifwesen immer noch unbewanderten Parteien, selbst des Handelsstandes, zu entlasten.

— **Eisenbahnprojekte in Ungarn.** Unter Führung des Obergespans Grafen Dr. Theodor v. Pejacsevich hat vor kurzem eine Deputation der Stadt Essegg im ungarischen Handelsministerium vorgesprochen, um die Konzessionirung der Vizinalbahn Essegg-Djakovar-Vrpolje zu urgiren. Der Staatssekretär des Handelsministeriums Ladislaus v. Vörös erklärte, dass die Regierung mit der ungarischen allgemeinen Kreditbank und mit dem gemeinsamen Finanzministerium wegen einer direkten Eisenbahnlinie Budapest-Essegg-Sarajevo in Verhandlung stehe. Sollten die bezüglichen Unterhandlungen nicht sehr bald zu einem günstigen Ergebnisse führen, werde die Konzessionirung für die Vizinalbahn Essegg-Djakovar-Vrpolje erfolgen. — Die vereinigte Elektrizitäts-Aktiengesellschaft ist beim ungarischen Handelsministerium um die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer auf die Höhe des Schwabenberges in Budapest zu erbauenden normal- event. schmalspurigen Eisenbahn mit gemischtem (Adhäsions- und Zahnrad-) System einkommen. Die projektirte Linie soll über den Gottesberg und weiterhin über die Südabhänge des Schwabenberg-Gebirgstockes angelegt werden, um auch auf dieser Seite der Berge die Anlage von Villeggiaturen zu fördern. Als Ausgangspunkt ist in erster Linie die Franz Josefsbrücke angenommen, in welchem Falle der erste Theil der Trasse über den südlichen Abhang des Blocksberges führen würde; doch sind noch weitere zwei Alternativprojekte in Erwägung, von denen das eine vom Christinenplatze in Ofen (nächst dem Südbahnhofe) ausgeht, während das andere seinen Ausgang gleichfalls an der Franz Josefs- eventuell Schwurplatzbrücke nimmt und sodann die

Weiterführung der Bahn über den südlichen Abhang des Sonnenberges hinweg beabsichtigt. Das vorliegende Projekt steht im Zusammenhange mit dem von derselben Gesellschaft projektirten weitverzweigten Netze schmalspuriger Strasseneisenbahnen im Bereiche der Donau dies- und jenseitigen Stadtbezirke Budapests und bezweckt die direkte Verbindung der Höhenvilleggiatur mit allen Bezirken der Hauptstadt.

— Die Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen hat zur Verhinderung der sich jährlich wiederholenden **Schneeverwehungen** auf der Karststrecke zwischen Cameral-Moravice und Fiume ihrer Hauptlinie Budapest-Fiume die Erbauung stabiler **Schutzwehren** im Gesammtbetrage von 750 000 fl. beschlossen. Zu diesem Behufe werden nebst dem Baue starker Schutzmauern an einzelnen Stellen Einschnitte sowohl als Anschlussstrecken an Tunnels gedeckt werden. Die Mehrzahl der Schutzwehren entfällt auf die zumeist gefährdete Strecke zwischen Delnice und Meja.

Vereins-Ausland.

— Nach langen Berathungen fand am 7. d. Mts. im schweizer Nationalrath die Schlussabstimmung über das Bundesgesetz, betreffend die **Verstaatlichung der Eisenbahnen**, statt. Mit 98 gegen 29 Stimmen ward die im wesentlichen mit den Beschlüssen des Ständerathes übereinstimmende Vorlage angenommen.

Der anfängliche Beschluss des Nationalrathes, wodurch in Abweichung vom Ständerathe den wirthschaftlichen Berufsverbänden aus Handel, Industrie, Gewerbe, Landwirthschaft sowie aus dem Eisenbahnpersonal eine 25 gliederige Vertretung im Verwaltungsrathe der künftigen Bundesbahnen eingeräumt wurde, ist einem Wiedererwägungsantrage zum Opfer gefallen. Der Nationalrath hat nämlich beschlossen, die Vertretung der Berufsverbände im Verwaltungsrathe zu streichen und dem Beschlusse des Ständerathes beizutreten, der einen 25 gliedrigen Verwaltungsrath (je 25 Mitglieder werden bekanntlich vom Bundesrathe sowie den Kantonen und 5 von den Kreiseisenbahnräthen gewählt) vorsieht. Dadurch ist eine Differenz mit dem Ständerathe aus dem Wege geräumt worden.

Der Nationalrath hat in die Eisenbahnrückkaufs-Vorlage bezüglich der Nebenbahnen folgende Bestimmung aufgenommen: Der Bundesrath ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung andere Bahnen als die 5 Hauptbahnen, deren Erwerb nicht unverhältnissmässige Opfer erfordert, zu erwerben. Der Bund wird auch die Entwickelung des Eisenbahnnetzes fördern durch den Kauf oder den Bau weiterer Bahnen, worüber jeweilen ein Bundesgesetz zu erlassen ist.

— Der serbische Gesandte verständigte die rumänische Regierung offiziell, dass der serbische Ministerrath den Plan einer auf gemeinsame Kosten zu bauenden Verbindung zwischen der Timokbahn und dem rumänischen Bahnnetz durch eine **Bahnbrücke zwischen Turnseverin und Kladova** angenommen habe.

— Eine für die wirthschaftliche Entwickelung des Landes fast vitale Frage wird in **Montenegro** erwogen; man beabsichtigt den **Bau einer schmalspurigen Eisenbahn**, welche das Litorale mit dem Innern des Fürstenthums verbinden soll. Seit Jahren ventilirt, konnte dieses Projekt doch wegen Mangels an Mitteln der Realisirung nicht zugeführt werden. Nun verlautet, dass Mailänder Häuser sich zu einem Darlehen von vier Millionen Francs an die montenegrinische Regierung zu annehmbaren Bedingungen bereit erklärt hätten. Da hohe italienische Kreise das Zustandekommen des Anlehens fördern, so dürfte es demnächst zum Abschluss gelangen.

— Nachdem durch die Simplon-Klausel im eidgenössischen Eisenbahnrückkaufs-Gesetz die Ausführung des Simplon-Tunnel-Projektes gesichert worden ist, wird das wiederholt schon geäusserte Verlangen, auch für Frankreich einen neuen, kürzeren Verbindungsweg nach dem Südosten zu schaffen, auf das Nachdrücklichste befürwortet. Es kann sich dabei nur um den Col de la Faucille handeln, welcher Genf vom Jura abschneidet. Mehrere Generalräthe und unter ihnen namentlich derjenige der Vogesen, dem der Ministerpräsident Méline und der Handelsminister Boucher angehören, haben sich bereits für den **Durchstich der Faucille** ausgesprochen, um die von dem Simplon drohende Gefahr von dem französischen Verkehr abzuwenden. Der Hafen von Marseille würde durch den Simplon in der That viel verlieren, denn durch diesen Tunnel wird die Strecke von Lausanne nach Genua auf 418 km verkürzt, während diejenige von Lausanne nach Marseille zur Zeit 554 km beträgt. Was das Faucille-Projekt betrifft, so würde es die jetzige Strecke von Antwerpen nach Marseille um 184 km verkürzen und einen Vorsprung von 130 km gegenüber dem Gotthard ergeben. Das Stück von Saint-Laurent (Jura) bis Morbier ist kürzlich vollendet worden und die Strecke von Morbier nach Morez ist im Bau. So bleibt nur noch die Strecke von Morez bis Genf übrig, welche 48 km lang ist und 8 Tunnels für eine Strecke von 7 km fordert. Der Bau der Linie würde ungefähr 36 Millionen Francs kosten; aber schon jetzt hat man ausgerechnet, dass Frankreich jedes Jahr 40 Millionen durch den Gotthard verliert und der Simplon-Durchstich wird diesen Verlust noch bedeutend vermehren. („Münch. Allg. Ztg.“)

— Gleich der französischen Nordbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft, willigten auch die Ostbahn- und die Südbahn-Gesellschaft in eine **Herabsetzung der Frachten für den Getreidetransport.** Dabei stellte es sich heraus, dass die Ostbahn-Gesellschaft zu grösseren Zugeständnissen bereit ist, als die Südbahn-Gesellschaft (Midi). Der französische Bautenminister Turrel hat die sofortige Anwendung der neuen Tarife angeordnet.

— Russischen Blättermittheilungen zufolge soll die Frage der **Erbauung einer über den Kaukasus führenden Eisenbahn** Ende dieses Jahres im Ministerium der Verkehrsanstalten erörtert werden. Wie es heisst, wird sich eine Aktiengesellschaft bilden, die diese Zweiglinie erbauen und sie dann 40 Jahre lang exploitiren will.

— Ein Uebelstand, über den fast in allen Ländern geklagt wird, tritt in **Russland** nach dem neuesten Bericht des österreichisch-ungarischen Konsulats in Kiew besonders stark zu Tage, die **ungenügende Anzahl der verfügbaren Eisenbahnwagen.** Die russischen Eisenbahnverwaltungen hatten Wagen an die sibirische Bahn abzugeben, wodurch sich im Getreidehandel allein in den Monaten September-Oktober eine Anhäufung von Getreidefrachten ergab, die nach dem erwähnten Bericht 38 557 Wagen erreichte. Auch die Zuckerindustrie und die Kohlenwerke hatten darunter zu leiden.

— Bekanntlich beabsichtigt die Direktion der **russischen Südostbahnen** die Transportfähigkeit ihres Schienensystems zu vergrössern bezw. zu vervollständigen. Die dafür benöthigten Ausgaben werden über 9 000 000 R. betragen, wobei das Hauptaugenmerk auf die Legung neuer Ergänzungsgeleise und neuer Weichen auf der Hauptlinie Koslow-Woronesh-Rostow a. Don gerichtet sein wird. Daneben wird auch das rollende Material in angemessener Weise ergänzt werden, besonders wird eine grössere Anzahl schwerer Maschinen für Schnellzüge auf den Hauptlinien beschafft werden. („B. B.-Z.“)

— Durch die in Petersburger Regierungsblättern erfolgte Publikation zweier Cirkulare des Ministers der Landwirthschaft ist nun auch offiziell der **Nothstand** in den von der Missernte betroffenen Distrikten anerkannt worden. Das erste Cirkular bezieht sich auf das unentgeltliche Sammeln von Fallholz in den Kronswäldern der betreffenden 13 Distrikte, während im zweiten Cirkular die möglichst sofortige Inangriffnahme sämmtlicher, von der Regierung und der Krone projektirten Arbeiten angewiesen wird; ganz besonders soll der **Bau der geplanten Eisenbahnlinien** unverzüglich begonnen werden, um auf diese Weise einer grösseren Zahl von Arbeitern Beschäftigung während des Winters zu geben.

— Nachdem durch die Fertigstellung der Bahnlinie Wologda-Archangel der bis vor kurzem noch gänzlich isolirte Norden Russlands in das allgemeine Verkehrsleben des Landes hineingezogen worden war, ist durch die vor wenigen Tagen erfolgte Begründung der **„Kotlas - Archangel - Murman - Dampfschiffgesellschaft Lindes & Ssurkow“** ein weiterer Schritt gethan worden, um das Handelsleben der an Wald- und Landesprodukten so reichen nördlichen Provinzen des Reiches zu heben und in die richtigen Bahnen zu lenken. Kotlas, der Ausgangspunkt der Dampfschifffahrt, ist bekanntlich gleichzeitig der Endpunkt der im Bau begriffenen Bahn Perm-Kotlas, die sich ihrerseits an die Ural- und westsibirische Bahn anschliesst. Von Kotlas, wo die Dwina für grosse Fahrzeuge schiffbar wird, bis Archangel wird der Verkehr durch die Flussschifffahrt vermittelt, und in Archangel setzt die Seeschifffahrt ein, so dass auf diese Weise ein regelmässiger Personen- und Frachtenverkehr zwischen der nördlichen Küste der Halbinsel Kola (der sogenannten Murmanenküste) und Archangel und somit dem übrigen Norden und auch dem Centrum Russlands hergestellt werden wird.

— Die **Asow-Dampfschiffgesellschaft** wird, wie die „Petersb. Börsennachrichten“ mittheilen, mit Beginn des nächsten **Frühlings eine neue Linie einrichten, welche Odessa mit den**

Asowhäfen Rostow am Don, Mariupol und Berjansk in Verbindung setzen soll. Bisher fehlte eine solche Verbindung vollständig, da grössere Seedampfer weder die genannten Asowhäfen anlaufen, noch den Don bis Rostow hinauf fahren konnten. Durch eine neue Art flachgehender und dabei doch seetüchtiger Dampfer wird diesen Umständen aus dem Wege gegangen und die für den russischen Handelsverkehr so ausserordentlich wichtige und dringend herbeigewünschte Verkehrsstrasse endlich hergestellt werden.

— **Portugiesische Bahnen.** Das Königreich Portugal, an Grösse Irland, an Einwohnerzahl Bayern gleich, hatte vor 50 Jahren weder Chausseen noch Bahnen, Maulthiersaumpfade bildeten die einzige Verbindung; die erste Chaussee datirt vom Jahre 1849, die erste Bahnlinie von Lissabon nach Carregado, 36 km, aus dem Jahre 1856. Aber erst im Jahre 1863 wurde Lissabon zum ersten Male mit dem spanischen Netze verbunden, während jetzt an fünf Stellen ein Ineinandergreifen der beiden Bahnsysteme stattfindet. Heute besitzt Portugal eine kilometrische Bahnlänge von 2358 km, wovon 830 km im Staatsbesitz, 1326 km im Privateigenthum und 202 km Schmalspurbahnen sind. Das 1896er Betriebsergebniss belief sich auf 5 873 600 Milreis, woran die Staatsbahnen mit 1 778 811 Milreis und die Normalspur-Privatbahnen mit 3 863 950 Milreis betheiligt sind. Die Vermehrung der Bahnlänge ist seit Eintritt der wirthschaftlichen Krisis gleich Null, von 1892 bis heute traten nur 58 km Neubahnen hinzu; dagegen stieg die Passagierzahl von 5,6 Millionen im Jahre 1892 auf die Rekordziffer von 8,3 Millionen im abgelaufenen Jahre, die Gütermenge von 1,5 Millionen Tonnen auf 1,9 Millionen Tonnen. Geht man den Faktoren nach, welche am meisten zu den Gesammteisenbahneinnahmen beitragen, so ergibt sich, dass diese hauptsächlich der Personenverkehr in III. Wagenklasse und der Güterverkehr sind, die geregelt zunehmen. Bedauerlich ist die geringe Schnelligkeit der Bahnzüge. Der Südexpress legt etwa 40 km in der Stunde zurück, der schnellste Zug von Lissabon nach Oporto, 343 km, gebraucht etwa 11 Stunden, fährt also wenig mehr als 30 km in der Stunde. Nicht unbedeutend ist auch das Bahnnetz in den portugiesischen Kolonien. In der westafrikanischen Kolonie Angola ist die seit 1892 völlig fertiggestellte Linie Loanda nach Ambaca 300 km und ferner die vom südlichen Hafenort derselben Kolonie, Benguella, ausgehende Linie nach Catumbella 23 km, dann in der Provinz Mozambique in Ostafrika die Bahn von Pungue landeinwärts etwa 273 km, die Schlusslinie der niederländisch-südafrikanischen Bahn nach Lourenço Marques 82 km und die Bahn von Mormugao 82 km, totaliter 767 km. Kehren wir zu den festländischen Bahnen Portugals zurück, so finden wir, dass das Land auf je 10 000 Einwohner 5 km Bahnen hat, gegen 10 km in England, 8—9 km in den West- und Centralstaaten Europas und hierin mit Serbien und Italien gleichsteht. In Bezug auf Eisenbahndichtigkeit nimmt Portugal ebenfalls eine niedrige Stelle ein. Im Jahre 1895 entfielen auf 1000 qkm in Belgien 18,8 km, England 10,7, Deutschland 8,4, Italien 5,1 km, während Portugal nur 2,6 km aufzuweisen hat und hierin nur Schweden, Russland, Serbien, Norwegen und Griechenland übertrifft.

— Wie türkische Regierungsblätter melden, hat ein starkes englisches Syndikat bei der Pforte die Konzession zum **Baue einer Eisenbahn von Port Said nach Bassorah** nachgesucht.

Allgemeines.

— Ueber **elektrischen Fernverkehr auf den Eisenbahnen** berichtet der „Berliner Lokal-Anzeiger“ folgendes: Die erste elektrische Lokomotive, von ihrem Erfinder „La Fusée“, „Die Rakete“, genannt —wahrscheinlich deshalb, weil Stephenson die erste Lokomotive, die er in Betrieb setzte, ebenfalls so taufte — wurde zwischen Havre und Benzeville, später zwischen Paris und Mantes, dann auf verschiedenen anderen Strecken versucht, und ihre Bauart hat allen Verhältnissen bestens entsprochen. Aus dem Berichte über die Versuche geht hervor, dass die Maschine während der ganzen Zeit mehr als 1900 km zurücklegte, dabei niemals auch nur das geringste Gebrechen aufwies, und dass es in keinem einzigen Falle nöthig war, eine der vorbereiteten Hilfsmaschinen in Aktion treten zu lassen. Alle Züge wurden ohne Unfall in bester Ordnung befördert, und auch nicht ein einziges Mal war eine Verspätung zu konstatiren. In höherem Maasse wurden diese günstigen Erfahrungen bei der Heilmann-schen Lokomotive gemacht. Die Form dieser Lokomotive war dieselbe wie jene der „Rakete“, im wesentlichen zwei Plattformen, von denen die hintere den Dampfkessel, das Wasserreservoir und den Kohlentender trägt, die vordere die Dampfmaschine und den Dynamo, welcher von der ersteren angetrieben wird und von dem aus direkt die Uebersetzung der drehenden Bewegung auf die Achsen erfolgt. Der Vordertheil der Maschine ist schiffsschnabelförmig, ähnlich wie jener eines Torpedo ausgestaltet, sodass dem Luftwiderstande die günstigsten Abweisungsflächen geboten werden. Der Maschinenführer hat sich lediglich um die Regelung der Fahrgeschwindigkeit und die Bedienung der Bremse zu kümmern, kann also seine Aufmerksamkeit in erhöhtem Maasse dem Zustande der vor ihm liegenden Strecke zuwenden. Ein weiterer Maschinist hat den Dynamo zu überwachen, ferner ist noch ein dritter zur Bedienung der Dampfmaschine auf der Lokomotive, und diesem ist noch ein Heizer zugetheilt. Die ganze Länge der Heilmann-Lokomotive ist 18 m; die Dampfmaschine ist für 1350 Pferdekräfte gebaut. Die Lokomotive kann einen Zug von 300 t Gewicht, also eine Garnitur von Wagen, die weit schwerer ist als die gewöhnlichen Personenzüge, mit einer stündlichen Geschwindigkeit von 100 km befördern.

Neben dem Betrieb durch elektrische Lokomotiven wird auch an den der Wagen mittelst Akkumulatoren für den Fernverkehr gedacht. Der Verkehr auf der elektrischen Stadtbahnlinie von Lyon und Umgebung, deren Netz 14 km lang ist und auf dem eine tägliche Leistung von 1200 km erreicht wird, beweist, dass die Akkumulatoren technisch für den Grossbetrieb geeignet sind. Doch dürfte das Beispiel von Lyon ebenso wenig wie die vor beiläufig einem Jahre zuerst gemachten Probefahrten mit von elektrischen Akkumulatoren betriebenen Wagen auf einer ungarischen Fernverkehrslinie, nämlich auf der Linie Arad-Csanad, von umwälzender Bedeutung werden.

Etwas anderes ist es jedoch mit einem Experiment grossartigsten Maassstabes: dem elektrischen Fernverkehr auf der Linie Berlin-Potsdam. Siemens & Halske werden, wie bekannt, diese elektrische Linie ausführen und einrichten, auf der jedoch der gewöhnliche Lokomotivbetrieb für den Güterverkehr nebenbei aufrecht erhalten werden wird, genau so, wie während der Berliner Gewerbeausstellung von 1896 elektrische Wagen und solche, die von Pferden gezogen wurden, auf denselben Gleisen rollten. Die technischen Details dieser Anlage sind fast vollständig festgestellt und der Abschluss der Verhandlungen zwischen Siemens & Halske und dem preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten in kürzester Zeit zu erwarten. Im grossen und ganzen wird die Anlage als elektrische Bahn im eigentlichen Sinne dieses Wortes ausgeführt werden, nämlich als solche, bei der an einer Centralstelle elektrische Energie erzeugt und diese dann mittelst einer Leitung längs der Linie geführt wird. Von dieser Leitung wird dann durch entsprechende, sich mitbewegende „Abnehmer“ der elektrische Strom zu sekundären Dynamos geleitet, die endlich eine Lokomotionsmaschine antreiben. Hierbei ist es insbesondere das Problem der direkten Uebertragung der Bewegung auf die Achsen, welches in einer ganz neuen konstruktiven Ausführung eine Lösung finden musste.

Wenn sich der elektrische Betrieb auf der Linie Berlin-Potsdam, einer Linie mit ebenso dichtem wie raschem Verkehr, bewährt, dann ist dessen Tauglichkeit und Zuverlässigkeit für den Fernverkehr zweifellos überhaupt dargethan.

— Seit der Errichtung der **Fernsprechverbindung** New-York-Chicago ist auf den Expresszügen der Pennsylvania Railroad Company, wie von dem Direktor des westlichen Theiles des Pennsylvania-Eisenbahnsystems behauptet wird, ein **entschiedener Rückgang des Personenverkehrs** beobachtet worden. Insbesondere hat der sogenannte Pennsylvania limited train, der hauptsächlich von Börsenmaklern, Getreidespekulanten und anderen Geschäftsleuten, wenn es sich um Abwickelung von eiligen Geschäften handelte, zu Fahrten zwischen beiden Städten benutzt wurde, eine starke Verkehrseinbusse erlitten. Eine Nachfrage bei zahlreichen Geschäftsleuten in New-York und Chicago ergab in der That, dass sie sich gegenwärtig des Fernsprechers zur Abwickelung solcher Geschäfte bedienen, für welche sie früher eine Fahrt nach Chicago oder New-York unternehmen mussten.

— **Die Zerstörung des Unkrautes auf Eisenbahnstrecken durch Absengen** wird, wie die „Railway and Engineering Review“ meldet, von der Chicago-, Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahn mit Hilfe einer besonderen Vorrichtung bewirkt. Diese besteht aus einem Plattformwagen, der einen etwa zwölf Fässer Rohpetroleum enthaltenden Bottich trägt und an dessen hinteren Ende 8 mit dem Bottich durch Röhren verbundene Brenner angebracht sind. Das Oel wird in den Brennern durch Pressluft zerstäubt, die von einer (von der den Wagen ziehenden kleinen Lokomotive betriebenen) Luftpumpe geliefert wird. Statt der Pressluft kann auch Dampf zum Zerstäuben benutzt werden. Ein Fass Rohöl reicht zum Absengen von etwa 1,6 km Gleislänge. Mit dieser Einrichtung können im Tage gegen 12 bis 16 km Gleis von Unkraut gereinigt werden. Ausser dem Maschinenwärter und Heizer erfordert ihre Bedienung nur zwei Mann, von denen der eine dem Fahrzeuge folgt, um die Ausbreitung des Brandes auf das angrenzende Gelände zu verhüten. Die Kosten sollen noch nicht die Hälfte derjenigen betragen, die durch Abmähen oder Ausjäten verursacht werden würden. Ein dreimaliges Absengen ist in jedem Jahre erforderlich, um das Unkraut so niederzuhalten, dass es den Betrieb nicht hindert.

— Die von Professor Slaby seit einigen Tagen mit Unterstützung der Luftschifferabtheilungen vorgenommenen Versuche, auf weite Entfernungen nach dem System Marconi **ohne Draht zu telegraphiren**, führten, wie die „National-Zeitung“ hört, zu einem ausserordentlich befriedigenden Resultat. Von Rangsdorf an der preussischen Militärbahn in der Nähe von Zossen wurden elektrische Strahlen nach dem Uebungsplatz der Luftschifferabtheilung in Schöneberg bei Berlin gesandt und dort durch einen Morseapparat aufgenommen. Die Entfernung beider Stationen beträgt in der Luftlinie 21 km. Bemerkenswerth ist, dass die Versuche bei ausserordentlich ungünstigen atmosphärischen Verhältnissen gelangen. Die Luftelektrizität war so stark, dass die an den Fesselballons angebrachten, zur Aufnahme der elektrischen Wellen dienenden Drähte nicht berührt werden konnten ohne heftige elektrische Schläge. Die Deutlichkeit der telegraphischen Zeichen wurde trotzdem dadurch nicht beeinträchtigt. Die in Rangsdorf aufgegebenen Depeschen kamen in Schöneberg mit tadelloser Klarheit an. Die Versuche wurden von Professor Slaby persönlich mit Unterstützung seiner Assistenten Dr. Tietz und Graf von Arco geleitet.

— Die Erfindung eines geeigneten **Telephon-Gesprächzählers** beschäftigt augenblicklich eine grosse Anzahl auf dem Gebiet der Elektrizität mehr oder weniger erfahrener Leute, und es existirt bereits eine Menge patentirter und dem kaiserlich deutschen Reichspostamt eingereichter Modelle. Auch jetzt wird wieder gemeldet, dass neuerdings Probe mit einem Gesprächszähler gemacht worden, aber es wird wohl auch diesmal nicht über die Probe hinauskommen. Vor längerer Zeit schon hat ein Vertreter der Reichsbehörde im Reichstage erklärt, dass man sehr gern die Bezahlung der Fernsprecheinrichtung nach der Zahl der geführten Gespräche einführen würde, denn man erkenne die grosse Ungerechtigkeit an, die darin liegt, dass einzelne Theilnehmer, namentlich die grossen Geschäfte, welche durch den Fernsprecher einen viel grösseren Nutzen ziehen und die Anlage, wie auch die Beamten ganz erheblich mehr in Anspruch nehmen als die meisten Privatleute, denselben Preis zahlen wie diese. Wie jener Vertreter des deutschen Reichspostamtes aber auch schon damals erklärte, gibt es jedoch augenblicklich noch keinen brauchbaren Zählapparat. Hoffen wir, dass das schwierige Problem noch in diesem Jahrhundert gelöst wird! („Berliner Lokalanzeiger.“)

— **Ein neues Brennmaterial** soll man vor kurzem auf der Insel Barbados (kleine Antillen) entdeckt haben, welches eine asphaltartige, den Petroleumrückständen ähnliche Masse darstellt. Nach einer Mittheilung vom Internationalen Patentbüreau Carl Fr. Reichelt in Berlin besitzt dasselbe eine die Steinkohle um das Doppelte übertreffende Heizkraft, doch macht sein überaus niedriger Schmelzpunkt die Mischung desselben mit einem aufsaugenden Bindemittel, wie Kieselguhr oder Sägespähnen nöthig. Das Material kommt in mächtigen Lagern vor, und verspricht der Abbau desselben für die Insel eine neue, gewinnbringende Industrie; bisher wurden gegen 1250 t des Bitumens gefördert, dessen Heizkraft einen Verkaufspreis von 40 ℳ. für die Tonne rechtfertigt, während die gleiche Menge Steinkohlen etwa 18 ℳ. kostet.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 15. d. Mts. werden die Kleinbahnen Perleberg-Kyritz und Rehfeld-Breddin dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Tarife können auf den Stationen eingesehen werden; auch sind erstere bei uns wie bei den Stationen, käuflich zu beziehen.

Die Verausgabung der Fahrkarten findet nicht auf den Stationen, sondern nur in den Gepäckwagen der Züge statt.

Perleberg, den 9. Oktober 1897. (2271)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft.

2. Güterverkehr.

Eröffnung der Station Wiedergeltigen für den Wagenladungs-Güterverkehr. Die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden, Kleinvieh und Stückgütern befugte Station V. Kl. Wiedergeltingen wird am 15. Oktober 1897 auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

München, den 6. Oktober 1897. (2272)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 16. d. Mts. treten direkte Frachtsätze für Einzel- und Massensendungen nach der zwischen den Stationen Collin und Stargard i. Pm. gelegenen Haltestelle Strebelow des Direktionsbezirks Bromberg in Kraft. Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 8. Oktober 1897. (2273)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 15. Oktober l. J. ist der Artikel „Erze auch aufbereitete usw. wie im Spezialtarif III genannt“ unter die Güter des Rohstofftarifs aufgenommen worden.

Diese Maassnahme tritt zunächst rücksichtlich der grossh. badischen Staatseisenbahnen nur für den direkten Verkehr der Stationen Basel und Mannheim einerseits und den Stationen der Reichseisenbahnen, der königl. Saarbrücker Bahn, der pfälzischen Eisenbahnen, des Direktionsbezirks Mainz und der Main-Neckarbahn andererseits in Geltung.

Ferner ist der Ausnahmetarif für Holz zur Ausfuhr auch auf jene Sendungen ausgedehnt worden, welche zur Ausfuhr nach dem Vorarlberg bestimmt sind.

Karlsruhe, den 8. Oktober 1897. (2274)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Unentgeltliche Beförderung von Liebesgaben für die Ueberschwemmten. Die Frist, innerhalb deren Liebesgaben für die von der Ueberschwemmung in den Provinzen Schlesien und Brandenburg Betroffenen auf den preussischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckar- und der Lübeck-Büchener Eisenbahn unentgeltlich befördert werden, wird bis zum 31. Mai 1898 verlängert. Die Frachtfreiheit wird ferner auch für alle diejenigen Gegenstände gewährt, die zur Erhaltung der Geschädigten in ihrem Haus- und Nahrungsstande oder zur Verwendung als Saatfrucht aus den den Unterstützungskomitees, den Staats- oder Kommunalbehörden zur Verfügung stehenden Geldern beschafft werden. Diese Vergünstigung gilt mithin nicht nur für Saatgetreide, sondern auch für andere Güter, insbesondere auch für Brotgetreide, Ess- und Saatkartoffeln, Futtermittel, Stroh, Heu und sonstige landwirthschaftliche Bedarfsartikel, und findet nicht nur beim Bezuge der Gegenstände seitens der Unterstützungskomitees, Kreise und Gemeinden und beim Weiterversande von diesen an die Unterstützungsbedürftigen, sondern auch bei direkter Aufgabe seitens der Lieferanten an die Geschädigten Anwendung. Zur Erlangung der Frachtfreiheit bedarf es einer Bescheinigung des betreffenden Unterstützungskomitees, Kreislandraths oder Gemeindevorstehers, dass das Frachtgut zur Unterstützung der von der Ueberschwemmung Betroffenen dienen soll und aus für diesen Zweck bestimmten Unterstützungsgeldern beschafft ist.

Berlin, den 7. Oktober 1897. (2275)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen: (Gruppenverkehr II.) Am 15. Oktober d. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung oberschlesischer Steinkohlen usw. nach der zwischen Trachenberg und Rawitsch gelegenen Haltestelle Korsenz des Direktionsbezirks Posen in Kraft. Die betheiligten Dienststellen geben über die Höhe der Frachtsätze Auskunft.

Kattowitz, den 10. Oktober 1897. (2276)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Getreide- etc. Ausnahmetarife, Theil III Heft No. 1 u. 2. Die für 1. November 1897 angekündigten neuen Getreide-Ausnahmetarife, Theil III Heft Nr. 1 und 2, gelangen erst mit 1. Dezember 1897 zur Einführung.

München, im Oktober 1897. (2277)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr. Am 1. November d. J. wird die Station Rheinhausen als Versandstation in die Ausnahmetarife 8 für Giesserei-Roheisen und 9 für Eisen und Stahl des genannten Verkehrs aufgenommen.

Köln, den 8. Oktober 1897. (2278)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Die in unserer Bekanntmachung vom 10. Juni d. J. angekündigte Ausgabe der neuen Expressguttarife Main-Neckarbahn-Badische Staatseisenbahn und Main-Neckarbahn-Badische Lokal- und Nebenbahnen erfolgt erst auf den 1. November d. J.

Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Darmstadt, den 6. Oktober 1897. (2279)
Direktion
der Main-Neckarbahn.

Deutscher Ost-Afrika-Verkehr über Hamburg. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. tritt zum Tarif für den obigen Verkehr der Nachtrag 3 in Kraft; soweit Erhöhungen eintreten, erhalten diese erst vom 20. k. Mts. ab Geltung. Durch den Nachtrag werden u. a. eine Anzahl Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Verband einbezogen. Bis zum Erscheinen des Nachtrages, welcher voraussichtlich vom 12. d. Mts. ab von sämmtlichen Verbandsstationen und von der Deutschen Ost-Afrika-Linie in Hamburg bezogen werden kann, ertheilt das Verkehrs-Büreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Altona, den 5. Oktober 1897. (2280)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - westfälisch - belgischer Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. ist zum Heft C vom Theile II des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 ein neuer Ausnahmetarif 32 für Flussspath (rohe Kalksteine) zwischen verschiedenen belgischen Stationen und den Stationen Hattingen und Kupferdreh des Eisenbahndirektionsbezirks Essen in Kraft getreten.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 7. Oktober 1897. (2281)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - westfälisch - nordwestdeutscher Seehafenverkehr. Mit dem 15. d. Mts. wird die Station Malmedy des Direktionsbezirks Köln in die Klassen 1—4 des Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1892 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 8. Oktober 1897. (2282)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtermässigung für inländische Eisenerze von Station Leer nach dem Ruhrgebiet etc. Vom 15. d. Mts. ab finden die in der Abtheilung A des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April 1897 für den rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Kohlenverkehr nach Station Leer enthaltenen Kohlenfrachtsätze unter den in der Abtheilung D dieses Tarifs vorgesehenen Bedingungen auch Anwendung für inländische Eisenerze von Leer nach den betreffenden Kohlenstationen.

Essen, den 7. Oktober 1897. (2283)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. ab werden in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) „Erze, auch aufbereitete usw. wie im Spezialtarif III genannt“ unter der neuen Ziffer 8 mit den für Erde usw. unter a der Anwendungsbedingungen vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen aufgenommen. (2284)

St. Johann-Saarbrücken, 7. Oktober 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - bayerischer Güterverkehr. Am 15. d. Mts. treten folgende Frachtsätze für europäisches Stammholz in Ladungen von mindestens 10 000 kg in Kraft:

Nach	Von Deggendorf	Passau	Regensburg
	für 100 kg in Mark		
Dortmund D. G. E. .	2,03	2,14	1,83
Köln-Deutz	1,84	1,95	1,64
Köln-Deutz B. M. .	1,84	1,95	1,64

Köln, den 8. Oktober 1897. (2285)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Mit Gültigkeit vom 15. d. M. ab gelangen im Tarif, Theil II, Heft 1 und 2 für den oben bezeichneten Verband unter den für den A. T. Nr. 1 geltenden Bedingungen für Getreide die nachstehenden direkten Frachtsätze zur Einführung:

	Von Posen	Thorn
	für 100 kg ₰	₰
Nach Bensen B. N. B. .	176	239
„ Böhm. Kamnitz B. N. B.	168	231
„ Ebersdorf - Markersdorf B. N. B.	172	235
„ Rabstein B. N. B.	170	233

Breslau, den 7. Oktober 1897. (2286)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Dezember d. J. wird der Stückgutverkehr des an der Linie Dresden-Werdau gelegenen Haltepunktes Grüna nach der an der Neubaustrecke Limbach-Wüstenbrand zu eröffnenden Haltestelle Obergrüna verlegt.

Auskunft über die Frachtberechnung ertheilt unser Verkehrsbüreau, Wienerstrasse 4.

Dresden, am 6. Oktober 1897. (2287)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Belgisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Noirhat der belgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif Nr. 28 für Holzzellstoff (Cellulose) des Tarifs, Theil II, Heft 1 vom 1. April 1895 mit dem Frachtsatze der Station Saventhem für den Verkehr mit Josefihütte aufgenommen.

Köln, den 8. Oktober 1897. (2288)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Staatsbahnen, grossherzoglich oldenburgische Staatsbahnen und angeschlossene Privatbahnen. — Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1897 ab werden die Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn und die Nebenbahn Teuplitz Sommerfeld in den oben bezeichneten Tarif einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Berlin, den 8. Oktober 1897. (2289)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Verkehr. Die Station Nymegen der niederländischen Staatsbahn wird am 15. d. Mts. mit den für die Station Nymegen der holländischen Eisenbahngesellschaft bestehenden Frachtsätzen in den niederländisch-südwestdeutschen Verkehr einbezogen.

Köln, den 10. Oktober 1897. (2290)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - österreichisch - ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Am 16. Oktober d. J. treten folgende neue bezw. ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Rohkupfer bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder Zahlung der Fracht hierfür in Kraft:

Zwischen und	Hettstedt K.E.-D. Halle Pfennig für 100 kg
a) Ausnahmetarif Nr. 28b des Tarifs Theil II, Heft 1.	
Wien { K. F. N. B. und Floridsdorf-Donaufeld, Oe. N. W. B., Korneuburg und Floridsdorf-Jedlesee . . ., II (K. F. J. B.) und Nussdorf . . . . ., St. E. G. und Stadlau }	285
Wien I (K. E. B.). . . .	305
b) Ausnahmetarif Nr. 3b des Tarifs Theil II, Heft 5	
Graz	441
Ober-Eggendorf	328

Breslau, den 6. Oktober 1897. (2291)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag IV zum Tarifheft 1 in Kraft. Er enthält:

Frachtsätze für in den Tarif neu einbezogene deutsche und rumänische Stationen, neue zum Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Papier (auch für Mengen unter 5 000 kg), neue ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 14 II für Rohpetroleum und Nr. 15 II für Rohbenzin, neue zumeist erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 65 für Nüsse, neue ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 für landwirthschaftliche Maschinen englischen Ursprungs, neue zum Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Eisen nach Buzeu und des Ausnahmetarifs Nr. 4 für landwirthschaftliche Maschinen nach Gaesti und Titu und sonstige Ergänzungen und Berichtigungen.

Soweit Erhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 1. Januar 1898 in Geltung.

Preis des Nachtrags 0,50 ℳ.

Breslau, den 1. Oktober 1897. (2292)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Galizisch - ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung eines Nachtrags I zu dem vom 1. Januar 1897 gültigen Tarife Theil II Heft 3. Mit 1. Dezember 1897 gelangt der Nachtrag I zum oben genannten Tarife zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält neue Frachtsätze für den Verkehr mit galizischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie für den Verkehr mit den gemeinsamen Stationen Krakau, Oswiecim und Podgórze-Bonarka

und überdies Frachtsätze für die in den Tarif neu einbezogene Station Késmárk der Poprádthaler Lokalbahnen.

Exemplare des Tarifnachtrags sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Krone für das Stück erhältlich.

Wien, am 5. Oktober 1897. (2293)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages VIII zum Lokalgüter-Tarif, Theil II, Heft 3, Neuauflage vom 1. Januar 1897. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebs-Eröffnung der schmalspurigen Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz gelangt der Nachtrag VIII zum Lokalgüter-Tarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Januar 1897 zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält den Tarif und Kilometerzeiger der voraussichtlich im Monate Oktober 1897 zur Eröffnung gelangenden Lokalbahn Neuhaus - Neubistritz.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 6. Oktober 1897. (2294)

Elbeumschlags-Verkehr. Für Quadern, roh behauen, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf Weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Lobositz-Landungsplatz . . .	24 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Lobositz-Landungsplatz . . .	19 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Lobositz-Landungsplatz . . .	46 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 9. Oktober 1897. (2295)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Namens der betheiligten Verwaltungen machen wir bekannt, dass die Preise der Rückfahrkarten zwischen Mannheim einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Köln, Elberfeld und Essen a. d. R. andererseits am 1. Dezember d. J. um 20 ₰ erhöht werden. Diese Fahrkarten gelten alsdann wahlweise über Mainz oder Frankfurt a. M.

Mainz, den 5. Oktober 1897. (2296)
Königlich preussische
und grossherzoglich hessische
Eisenbahndirektion.

Mit der Bezeichnung „Hamburg-mecklenburg-pommerscher Eisenbahn-Verband" tritt am 1. Dezember 1897 ein neuer Personen- und Gepäcktarif für den Verkehr zwischen Stationen:

a) der Lübeck-Büchener und der Eutin-Lübecker Eisenbahn einerseits und der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz- sowie der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn andererseits,
b) der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn einerseits und der Neubrandenburg-Friedländer sowie der Greifswald-Grimmener Eisenbahn andererseits,
c) der unter a) und b) genannten Eisenbahnen einerseits und der königlich preussischen Direktionsbezirke Berlin, Danzig und Stettin andererseits

in Geltung. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Durch den neuen Tarif werden die Personentarife nebst Nachträgen

1. für den Hamburg-mecklenburgischen Verband vom 1. Juni 1893,
2. für den mecklenburgischen Verband vom 1. Oktober 1890,
3. für den Lokalverkehr der mecklenburgischen Südbahn vom 1. Oktober 1890,
4. für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Berlin einerseits und Stationen der mecklenburgischen Friedrich Franz- und der Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits vom 1. Juni 1889,
5. für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Berlin einerseits und Stationen des deutsch-nordischen Lloyd, der mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Lübeck-Büchener und der Wismar-Rostocker Eisenbahn andererseits vom 1. Mai 1889,
6. für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Berlin einerseits und Stationen der mecklenburgischen Südbahn andererseits vom 1. Oktober 1890

aufgehoben.

Gegenüber den bisherigen Fahrgeldsätzen enthält der neue Tarif neben geringen Ermässigungen auch Erhöhungen. Die direkte Abfertigung erfährt eine wesentliche Erweiterung.

Vom 1. November d. J. ab ist der neue Tarif zum Preise von 1,50 ℳ von den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Schwerin, den 4. Oktober 1897. (2297)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Lieferung von Hammer- etc. Stielen. Die Lieferung von 16 000 Stück Hammerstielen, 8 000 Stück Hackenstielen, 3 000 Stück Schaufelstielen und 2 000 Stück Besenstielen soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst, Fürstenstrasse 1—10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 1. November 1897, Vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. November d. J.

Magdeburg, den 6. Oktober 1897. (2298)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die diesseitigen Werkstätten ist die Lieferung von circa 550 t verschiedenem Form- und Winkeleisen zu vergeben.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsverzeichnisse hierzu sind von der Magazin-Hauptverwaltung der königl. sächs. Staatseisenbahnen hier gegen postgeldfreie Einsendung (eventl. in Briefmarken) von

25 ₰ für 1 Exemplar Lieferungsbedingungen und
25 „ für jedes Exemplar der Bedarfsverzeichnisse,

ausschliesslich Zustellungsporto, zu entnehmen. Bei Einsendung des Betrages mittelst Postanweisung sind 5 ₰ Bestellgeld beizufügen.

Die Lieferungsangebote sind unter Benutzung des Bedarfsverzeichnisses spätestens bis zum 28. Oktober d. J. verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Formeisen" versehen, an die genannte Magazin-Hauptverwaltung postgeldfrei einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber im Sitzungszimmer des Personenbahnhofes in Chemnitz am 29. Oktober d. J. Nachmittags 3 Uhr.

Jeder Bewerber bleibt bis zum 26. November d. J. an die abgegebenen Preise gebunden.

Chemnitz, den 9. Oktober 1897. (2299)
Maschinen-Hauptverwaltung
der königl. sächs. Staatseisenbahnen.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf alter ausgeschiedener Lokomotiven und eines ausgeschiedenen fahrbaren Dampfkessels. Die für unseren Dienst nicht mehr brauchbaren und deshalb ausgeschiedenen Lokomotiven Nr. 401, 491, 596, 870, 881, 887, 911, 914, 916, 917 und 1705 sowie der fahrbare Dampfkessel Nr. 340 sollen in ihrem gegenwärtigen Zustande verkauft werden. Etwaige Angebote ersuchen wir bis zum 26. d. Mts. Vormittags 11½ Uhr in versiegelten Couverts an das Centralbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion, hier, einzusenden.

Dieselben sind äusserlich mit der Bezeichnung: „Angebot auf den Ankauf ausgeschiedener Lokomotiven" zu versehen und werden in Gegenwart der zum Termin etwa erschienenen Bieter in dem Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofes zu Breslau um die genannte Zeit eröffnet werden. Die königliche Eisenbahndirektion behält sich dabei das Recht vor event. sämmtliche Angebote abzulehnen.

Die Lokomotiven und der Dampfkessel stehen in den Werkstätten zu Breslau (Freiburg), Breslau (Oderthor), Breslau (am oberschles. Bahnhofe) und in Lauban und können von den Anbietern daselbst besichtigt werden.

Breslau, den 5. Oktober 1897. (2300)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Nr. 19. Jahrgang 1897. **Berlin, am 13. Oktober 1897.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Oktober Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	—	eis. Schaar —	—	1	Gr.-Wartenberg	Bresl.-Warschauer	
2	A B	—	1	Reisekorb	? —	38	2	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
3	A G	—	1	Bund	Planscheiben —	24	3	Leer	K. E.-D. Münster	
4	A K	1130	1	Kiste	gefüllt —	130	4	Bonn	K. E.-D. Köln	
5	A R	4902	1	Fass	leer —	—	5	G.-A. Mannheim	Direktion Mainz	beschr.: Herford, bekl.: Herford 28/8.
6	A S	199	1	Kiste	leer —	19	6	Wesel	K. E.-D. Münster	
7	A S	2	1	„	Muscheln —	85	7	Bremen	K. E.-D. Hannover	
8	A W	474	1	„	Schuhwaaren —	52	8	Reuss	K. E.-D. Köln	
9	B	43	1	—	Deichsel zu einer landwirthsch. Maschine	14	9	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
10	B u. H S	1471	2	Rollen	Messingblech —	60	10	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
11	B L	—	1	Bund	eiserne Häfen —	20	11	Wasselnheim	Reichsbahn	
12	C B	600	2	Ringe	Kupferdraht —	53	12	München C. B.	Bayerische Stsb.	
13	C E	3161/A	2	Kisten	leer —	37	13	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
14	C P	1	4	Kolli	Pflugtheile —	21	14	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
15	C R	1599	1	Kiste	Dosen mit Fett —	43,5	15	Stavenhagen	„	
16	D	694	2	Kolli	Küchenschrank —	70	16	G.-A. Sprendlingen	Direktion Mainz	
17	D	3, 4	2	Kisten	Bücklinge —	13,5	17	Helmstadt	K. E.-D. Magdeburg	
18	D	5, 6	2	Pack	ger. Fische —	33	18	Dresden-N. II	Sächsische Stsb.	verkauft.
19	D / R G	5091 / 471	1	Kiste	Wein —	22	19	Gevelsberg-H.	K. E.-D. Elberfeld	
20	D W R	15	1	—	Kluppe —	13	20	Remscheid	„	
21	E A N	3773	1	Kollo	2 Stück Feldstühle —	4	21	Lyck	K. E.-D. Königsberg	
22	E E	11908	1	Ballen	Kleiderstoffe —	33	22	Thorn	K. E.-D. Bromberg	Steuerplomben Herbesthal.
23	E H	—	1	Kiste	unbekannt —	47	23	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
24	E K C	22376	1	Stange	Stahl —	15	24	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
25	F	—	1	Korb	Trauben —	6	25	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	verkauft.
26	F K	1145	1	Ballen	? —	42	26	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
27	F M	523	1	Pack	25 Stück leere, gebrauchte Kleiesäcke	22,5	27	Soldau	K. E.-D. Danzig	*)
28	F N	—	1	—	Schweinesteige —	34	28	Endorf	Bayerische Stsb.	
29	F S	6002	1	Kiste	Messinghähne —	12	29	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
30	F V	—	4	—	leere Fässer —	10	30	G.-A. Boppard	Direktion Mainz	
31	F W B	10088/967	2	Kisten	leere Cigarrenkistchen	40	31	Dresden-N. II	Sächsische Stsb.	
32	G B	7388	1	Ballot	Tuch —	16	32	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
33	G H	1053	1	Bund	Kupferrohre —	52	33	Neu-Ulm	„	
34	G L	45/6, 48	3	Stäbe	Stahl —	167	34	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
35	G L	—	1	Bund	leere Körbe —	22	35	München C. B.	Bayerische Stsb.	
36	G M	2630	1	Kiste	gefüllt —	30	36	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
37	G R C	489	2	Bund	Rundstahl —	7,7	37	Düsseld.-Grafenb.	K. E.-D. Elberfeld	
38	G S / 4504 / J G	1	1	Kiste	Umzugsgut —	112	38	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	**)
39	G W	1816	1	„	? —	28	39	Bamberg	Bayerische Stsb.	
40	H	1	1	Lattengestell	1 Ofentheil (Unterstück) —	120	40	Darfeld	K. E.-D. Münster	
41	H	2	1	Fass	? —	31	41	Hof	Sächsische Stsb.	
42	H B	6636 / 6638	2	Korbflaschen	gefüllt —	152	42	Aachen	K. E.-D. Köln	
43	H K	1, 2	2	—	leere Rohrkörbe mit Deckel	30	43	Köln-Deutz	„	
44	H L	—	1 / 1	Pack / Kiste	Feilen —	100	44	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
45	H L	I	1	Kollo	Eisen —	109	45	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	

*) Auf dem oberen Sack steht das Zeichen: W. Z. R. 90.
**) Bekl.: Offenbach/Biebrich, beschr.: Düsseldorf/Hannover.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
46	H M	III oder II undeutlich	1	Fass	leer, alt —	17	46	Einbeck	K. E.-D. Cassel	Bahrendorf-Einbeck bekl.
47	H W	305	1	Kiste	leer —	39	47	Blankenburg i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
48	H W	395	1	„	Cigarren —	53	48	Northeim	K. E.-D. Cassel	Northeim beschr.
49	J	6157	1	Ballot	Wollwaaren —	24	49	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
50	J A B	—	2	Säcke	Sand —	95	50	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
51	J B	—	1	Kollo	Weichentheile —	—	51	Wesel	K. E.-D. Münster	
52	J H	5996	1	Kiste	Käse —	42	52	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
53	J J	7770	1	„	Nudeln —	15	53	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
54	J M	2	1	Pack*)	8 Gasrohre —	71	54	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	*) (Bund).
55	J M W & Cie.	7752/54	3	Kisten	Fadennudeln —	49,5	55	Furth i/W.	Bayerische Stsb.	
56	J O	—	1	Fass	Wein —	105,5	56	Mochenwangen	Württemberg. Stsb.	Tessin Weinhdlg.
57	J P S	22837	1	„	leer —	10	57	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
58	J S L	634	1	Ballen	Trikot —	21	58	Gmünd	Württemberg. Stsb.	
59	J T	608	1	Korb	l. Glasballon —	—	59	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
60	J W J	449 450	2	Kisten	Oel —	72	60	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
61	K	3605	1	Ballen	? —	—	61	Sternberg	Meckl. Friedr. Franzb.	
62	K	9	1	—	Roststab —	12	62	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
63	K E D / A	228	1	—	Lagerkasten —	—	63	Düsseld. Gep.-Abf.	„	
64	K H / P	7642	1	Korb	Eisenwaaren —	102	64	Bocholt	K. E.-D. Münster	
65	K N	10	1	Beutel	Tuchlappen —	3	65	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
66	K P	1/10	10	Kisten	ger. Fische —	41	66	Burg b/M.	K. E.-D. Magdeburg	
67	K V	$45^2/_4$	1	Bund	Bandeisen —	49	67	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
68	L	553	1	Sack	leere Säcke —	22	68	Darmstadt	Main-Neckarbahn	bezettelt: Lohrthal.
69	M	266/7	2	Fässer	Wein —	755	69	Lohr a/M.	Bayerische Stsb.	
70	M	1355	1	Kiste	leer (etwas Heu) —	32	70	Znin	K. E.-D. Bromberg	
71	M C	4673	1	„	gefüllt —	33	71	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
72	M L	4	1	Sack	Holzkohlen —	20	72	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
73	N O	435/49	15	Kisten	Käse —	93	73	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
74	N R J	—	2	—	Roststäbe —	8	74	Bocholt	K. E.-D. Münster	Bezettelung: Seckenheim-Hammelburg.
75	O E	12	1	—	l. Fässchen —	5	75	Hammelburg	Bayerische Stsb.	
76	O / O S O	2300	1	Kiste	ansch. Cigarren —	23	76	Naumburg a/S.	K. E.-D. Erfurt	
77	P H	2	1	Sack	Holzwaaren —	18	77	Hof	Sächsische Stsb.	
78	P M	11	1	Kiste	Steinmetz-Arbeiten —	70	78	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	beschr.: Münster i/W.
79	P S	43 / 20110	1	Sack	Leim —	50	79	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
80	P V	—	1	Pack	10 leere Körbe —	20	80	Dalheim	K. E.-D. Köln	
81	R	730	1	Fass	? (gefüllt) —	132	81	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
82	R	162	1	Korb	Eisenwaaren —	50	82	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
83	R	1147	1	Fass	Haare —	57	83	Siegen	„	
84	R	243	1	—	Ofentheil —	0,5	84	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	undeutlich mit Rixdorf beschr.
85	R J	185	1	Kollo	3 hölz. Handtuchhalter	5	85	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
86	R O	1530	1	Stück	Maschinentheil —	24	86	Berlin Ostb.	„	
87	R V W P	550	1	Bund	Bandeisen —	11	87	Neuss	K. E.-D. Köln	
88	S	12 13	2	Bündel	Säcke —	15	88	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
89	S H / J S	902	2	Pack	Rohrstühle —	22	89	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
90	T G	5658	1	Kiste	Hohlglas —	34	90	Emmingen	Württemberg. Stsb.	
91	W	—	4	—	Eisenröhren —	80	91	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
92	W B	6, 7	2	Stangen	Stahl —	97	92	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
93	W A 140	48785	1	Korb	alte Blechbüchsen und Verpackungsmaterial	19	93	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
94	W B	6, 7	2	Stangen	Stahl —	97	94	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
95	W B	300	1	Ballen	baumw. Futterstoff —	17	95	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
96	W L S	3191 / 2654	2	—	leere Kisten —	20	96	Bernburg	„	
97	W Z R	2828	1	Kiste	Zucker —	24	97	Köln-Ehrenf.	K. E.-D. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
98	Bamberg	65	1	Kollo	Decke —	—	98	Erlangen	Bayerische Stsb.	
99	B. C. Frbg.	834	1	—	leeres Bierfass —	19	99	München Ostb.	„	
100	Berlin	—	1	—	zerbrochene Wagenkuppelung	—	100	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
101	A. Dreher Michelsb.	—	2	—	leere Bierfässer —	104	101	Franzensbad	Bayerische Stsb.	
102	F. G. Frankfurt a/M.	8789	1	Kiste	? —	100	102	Gemünden	„	alte Signirung.
103	Höfer, Schleiz	—	1	Sack	10 Stück leere Säcke	9	103	Schleiz	Sächsische Stsb.	
104	Hoppe & Homann Minden i/W.	—	1	Pack	Hufeisen —	10	104	Warburg	K. E.-D. Cassel	

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
105	H. Reichert	513	1	—	l. Bierfass —	18	105	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
106	D R Neustettin	12	1	Fass	leer, gebr. —	20	106	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
107	E B Rogasen	—	1	Sack	Roggen —	25	107	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	
108	F R Unterhössl	4682	1	—	leeres Bierfass —	35	108	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
109	Leihanstalt A. Wohlleben in Duisburg	—	1	Sack	Hafer —	45	109	Welver	K. E.-D. Münster	
110	Station Woldenburg	—	1	—	Viehgitter —	—	110	Malchin	Meckl. Friedr. Franzb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
111	II weiss	—	1	—	Flacheisen —	20	111	Emden	K. E.-D. Münster	
112	—	12	1	—	Bratpfanne —	0,5	112	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
113	(Kreideschrift)	46	1	—	leerer Aschkasten —	1	113	Welchenennest	K. E.-D. Elberfeld	
114	—	52	1	schwarzer Lederkoffer	Bekleidungsstücke usw.	30	114	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	
115	—	67/8	2	Kisten	Cigarren —	87	115	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
116	—	334	1	Pack	Eisenwaaren —	5	116	Kempten	Bayerische Stsb.	
117	—	1559	1	—	l. Kohlensäurecylinder	28	117	Eyach	Württemberg. Stsb.	
118	—	1588	1	Kiste	? —	11	118	Bückeburg	K. E.-D. Hannover	
119	—	2034	1	„		15,5	119			
120	—	55336 71524	2	Stück	leere Cylinderflaschen	48	120	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
121	C.R. C.	—	5	Pack	leere Säcke —	—	121	Benkendorf	K. E.-D. Erfurt	
122	H S W	121	1	Fass	? —	20	122	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
123	K	14068	1	Kiste	Tabak —	20	123	Cöthen	„	
124		11795	1	„	— —	19	124	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
125	G	645	1	„	Phosphor —	74	125	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
126	roth —	—	2	Stück	Eisentheile —	7	126	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
127	× roth	—	1	Kollo	12 Stck. eis. Muffen —	21,5	127	Detmold	K. E.-D. Hannover	
128	Strich roth	—	1	Stange	Flacheisen —	—	128	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	
129	rother Strich	—	1	Tafel	verzinkt. Eisenblech	15	129	Hof	Bayerische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
130	—	—	6	—	Achsen mit Rädern*)	?	130	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	*) für Schmalspurbahnen.
131	—	—	1	Bund	Alteisen —	6	131	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
132	—	—	1	—	kief. Bahnschwelle —	—	132	Mallmitz	K. E.-D. Breslau	
133	—	—	1	Reisekorb	Betten —	23	133	Gera	K. E.-D. Erfurt	†)
134	—	—	1	—	Biegmaschine —	318	134	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
135	—	—	1	Pack	Bohnen —	22	135	Hagen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
136	—	—	1	Sack	Budenlatten —	8	136	Werl	„	
137	—	—	3	Schächtelchen	Camembertkäse —	1	137	E.-G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
138	—	—	68	Stück	Cementplatten —	—	138	Issum	K. E.-D. Münster	
139	—	—	1	—	Dessertmesser, neu —	—	139	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
140	—	—	16	Bund	Draht —	43	140	Salzburg	Bayerische Stsb.	
141	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	17	141	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
142	—	—	1	Kollo	Eisen —	50	142	Horn-Meinberg	K. E.-D. Hannover	††)
143	—	—	1	—	Eisenbahnwagenachse mit 2 Rädern	—	143	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
144	—	—	1	Kollo	Eisenguss —	7	144	Gemünden	Bayerische Stsb.	
145	—	—	68	Stück	Eisenplatten —	—	145	Issum	K. E.-D. Münster	
146	—	—	1	Bund	Eisenrohr —	15	146	Jena S. B.	K. E.-D. Erfurt	
147	—	—	1	—	langes Eisenrohr —	?	147	Bremen	K. E.-D. Hannover	
148	—	—	2	Stück	Eisenstäbe —	6	148	Burgkundstadt	Bayerische Stsb.	

†) Zu Packmeisterkarte 124 Berlin Anh.-Gera gehörig.
††) Absender: Buchloh & Zimmermann, Berlin N.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welcher zu Aufklärung dienen können).
149	—	—	2	—	Eisentheile	10	149	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	*)
150	—	—	2	Kolli	Eisenwaaren	19	150	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
151	—	—	1	—	Fahrrad	—	151	Dtsch.-Rasselwitz	K. E.-D. Kattowitz	
152	—	—	1	—	Fahrradlaterne	—	152	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	
153	—	—	2	—	Fässer, leer	—	153	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	
154	—	—	1	—	Fensterstuhl	—	154	Elberfeld-Döpp.†)	K. E.-D. Elberfeld	†) Gep.-Abf.
155	—	—	1	—	Fleischstüchte von Eichenholz, leer	—	155	Ebelsbach-Eltmann	Bayerische Stsb.	
156	—	—	11	Stück	Gerüsthölzer	33	156	Gemünden	„	
157	—	—	1	Sack	Gerste von Veszprem bei 100 Säcken	67	157	München Süd		
158	—	—	1	„	Gerste von Csorna	70	158	„		
159	—	—	50	Säcke	Gerste von Györ	5 008	159	„		
160	—	—	1	Sack	Gerste von Sopron bei 100 Säcken	70	160	München Ostb.	„	
161	—	—	4	Säcke	Gerste bei 115 Säcken	310	161	„		
162	—	—	1	Sack	Gerste bei 111 Säcken	152	162	„		
163	—	—	1	Beutel	Gewichte	7	163	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
164	—	—	3	—	Gewichtsstücke	5, 2, 1,5	164	Bremen	K. E.-D. Hannover	
165	—	—	2	Säcke	Graupen	80	165	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
166	—	—	1	—	eis. Haken, vierk.	—	166	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
167	—	—	1	Bund	Heerdringe	5	167	Lauscha	K. E.-D. Erfurt	
168	—	—	1	—	Holzgalosche	0,5	168	Wesel	K. E.-D. Münster	
169	—	—	1	Kollo	Holzrunge	—	169	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
170	—	—	1	Paar	Holzschuhe	0,5	170	Wesel	K. E.-D. Münster	
171	—	—	2	Stück	Holzschuhe	2	171	Osnabrück B. B.	„	
172	—	—	9	„	Holzschuhe	4,5	172	Herford	K. E.-D. Hannover	
173	—	—	1	—	Hühnersteige	8	173	Endorf	Bayerische Stsb.	
174	—	—	1	—	Kinderholzschuh	—	174	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
175	—	—	1	Koffer u. Stock	Kleider	15	175	Darmstadt	Main-Neckarbahn	ohne Zeichen.
176	—	—	1	Schliesskorb	Kleider	30	176	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
177	—	—	1	Korb	Kleider u. Wäsche	20	177	München C. B.	Bayerische Stsb.	
178	—	—	1	„	Kleider u. Zwiebel	20,5	178	Hersbruck r/P.	„	
179	—	—	5	Stück	Kohlenschaufeln	6	179	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
180	—	—	1	Pack	alte Körbe	19	180	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
181	—	—	1	—	Korbflasche	53	181	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
182	—	—	1	—	Korbflasche	38	182	Viersen	K. E.-D. Köln	
183	—	—	1	—	Krone von einem Garderobeständer	1	183	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
184	—	—	1	—	Lampengewicht	7	184	Hagenau	Reichsbahn	auf freier Strecke gef.
185	—	—	1	—	eis. Latirbaum	?	185	Rheda	K. E.-D. Hannover	
186	—	—	1	Bürde	Leder	59	186	Vohenstrauss	Bayerische Stsb.	
187	—	—	1	—	Leine von schlechter Beschaffenheit	—	187	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
188	—	—	1	Sack	Mais	100	188	Windefeld	Bayerische Stsb.	
189	—	—	2	Kolli	Marmor	6	189	Metz	Reichsbahn	
190	—	—	1	Kollo	Maschinentheil	4	190	Cleve	K. E.-D. Köln	
191	—	—	1	„	Maschinentheil (Verschlussstück)	3	191	Wesel	K. E.-D. Münster	
192	—	—	3	—	eis. schraubenähnliche Maschinentheile	10	192	Neustadt a/Orla	K. E.-D. Erfurt	
193	—	—	7	Stück	Maschinentheile	10	193	Gr.-Wudicke	K. E.-D. Magdeburg	
194	—	—	10	Säcke	Mehl	1 000	194	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
195	—	—	1	Kiste	Metallrohre	117	195	Königswinter	K. E.-D. Köln	
196	—	—	1	—	eiserne Nagelklaue	12,5	196	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
197	—	—	1	Korb	Pflaumen	16	197	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
198	—	—	1	—	eiserne Platte	6	198	Neuss	K. E.-D. Köln	
199	—	—	1	—	gusseis. Platte	21	199	„	„	
200	—	—	1	—	eis. Platte (Deckel)	9	200	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
201	—	—	1	—	eiserne Platte	10	201	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
202	—	—	1	—	viereck. eis. Platte (Ofentheil)	3	202	Detmold	K. E.-D. Hannover	
203	—	—	1	—	Puppenwagen	1,5	203	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
204	—	—	1	Ballot	Putzlumpen	8	204	Ansbach	Bayerische Stsb.	
205	—	—	1	—	kl. Riemscheibe	10	205	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
206	—	—	60	—	Roststäbe	?	206	Warburg	K. E.-D. Cassel	
207	—	—	1	Stange	Rundeisen	88	207	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
208	—	—	2 9 3	Bunde Stangen Stäbe	Rundeisen Flacheisen	125	208	Warburg	K. E.-D. Cassel	
209	—	—	1	Bund	eiserne Sargfüsse	12	209	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
210	—	—	1	—	Sattlerklammer aus Holz	?	210	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
211	—	—	2	—	Sackkarren	—	211	Potsdam	K. E.-D. Magdeburg	
212	—	—	1	Kiste	alter Sack	10	212	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
213	—	—	1	Pack	leere Säcke	15	213	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	

*) Verbindungsstangen mit Gabel und Schraube am Ende.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
214	—	—	1	Sack	leere Säcke —	37,5	214	G.-A. Gaudernheim	Direktion Mainz	
215	—	—	2	Säcke	alte Säcke —	25,5	215	Znin	K. E.-D. Bromberg	
216	—	—	1	Pack	leere Säcke —	18	216	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
217	—	—	1	Blechkanne	Schmieröl —	31	217	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	—	1	Pack *)	Schrauben —	4	218	Minden	K. E.-D. Hannover	*) in Leinen.
219	—	—	1	Pack **)	eiserne Schrauben —	1,5	219	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	**) in Leinen.
220	—	—	1	—	Schraubenkuppelung	—	220	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
221	—	—	3	—	Schraubenschlüssel —	—	221	Breslau Oderth.	„	
222	—	—	1	Kollo	Schrankaufsatz	3	222	Eschweiler	K. E.-D. Köln	
223	—	—	3	Stäbe	Stahl, 6,10, 6,8 u. 5,73 m lang u. 3,5 cm breit	40	223	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
224	—	—	3	Stangen	Stahl —	38	224	Danzig	K. E.-D. Danzig	2 flache, 1 ▢-Stange.
225	—	—	1	Stange	Stahl —	8	225	Hannover S.	K. E.-D. Hannover	
226	—	—	4	—	Stahlklingen mit Schneide (ansch. Futterschneidemesser)	4	226	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
227	—	—	1	Kiste	Stahlwelle —	298	227	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Länge 6,40 m, Durchm. 8 cm.
228	—	—	1	—	hölz. Schutzdach —	—	228	Sagan	K. E.-D. Breslau	
229	—	—	2	—	lose Steine —	11	229	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
230	—	—	2	—	eis. Thorgehänge —	1	230	Emden	K. E.-D. Münster	
231	—	—	1	—	altes hölz. Thorgitter	28	231	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
232	—	—	1	Stück	Tragfeder —	12	232	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
233	—	—	1	—	Verschlag —	26	233	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
234	—	—	1	—	Viehgitter —	—	234	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
235	—	—	1	—	Wasserleitungsrohr —	—	235	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
236	—	—	3	Bündel	geschälte Weiden —	41	236	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
237	—	—	1	—	Winkeleisen 3,50 m lg.	19	237	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	
238	—	—	1	Kiste	Zwetschgen —	33	238	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A K	14694	1	Kiste	? —	17,5	1	Essen Hptbhf.	K. E.-D. Essen	
2	B F	VI	2	Stück	Laschen —	8,5	2	Langendreer N.	„	
3	BME	1225	1	Kiste	? —	?	3	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
4	E S	—	1	Sack	Kartoffeln —	17	4	Essen Hptbhf.	K. E.-D. Essen	
5	G	4	1	Pack	Schrankaufsätze —	8	5	„	„	
6	G	1192	1	Ballen	baumw. Waaren —	78	6	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
7	H K	1	1	Sack	Kartoffeln —	74	7	Duisburg	K. E.-D. Essen	
8	H D	21	1	„	Brot —	18	8	Essen Hptbhf.	„	
9	H C	389	1	—	eis. Rad —	310	9	Dortmund B. M.	„	
10	H K	1188/89	2	Kisten	Gewürze —	15	10	Dortmund-Süd	„	
11	K J V	—	1	Korb	Pflaumen —	27	11	Altenessen	„	verkauft.
12	L E	7	1	Kiste	? —	82	12	Leipzig M.	K. E. D. Halle a/S.	
13	M V C	2060	1	„	Wein —	109	13	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
14	M S	4352	1	Ballen	Wollwaaren —	81	14	Essen-Nord	„	
15	O W	1808	1	„	Leder —	13	15	Dortmund K. M.	„	
16	O M.-Gladbach	—	1	in Stroh	gusseis. Spülbecken	5	16	Dortmund B. M.	„	
17	S M	2087	1	—	Kohlensäurecylinder	—	17	Borken i/W.	„	*)
18	ǂ S	1	1	Ballen	alte Säcke —	39	18	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
19	S	136	1	Fass	leer —	9	19	Duisburg	K. E.-D. Essen	
20	Gand	14	86	Pack	Garn —	—	20	Borken i/W.	„	
21	K S Halbe	4	1	Reisekorb	? —	?	21	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
22	El.	26524	1	Wagen	Laschen —	—	22	Bruch	K. E.-D. Essen	
23	E L	47492	1	„	Eisenerz oder Eisenstein	—	23	Neumühl	„	
24	weisser Strich	—	2	Bund	Bandeisen —	67	24	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
25	ǂ	—	1	Korb	l. Blechkannen —	5	25	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
26	—	358	1	—	halbkugelförm. Gussstück	3	26	Witten-Ost	K. E.-D. Essen	
27	—	—	1	Pack	eis. Bolzen —	8,5	27	Duisburg	„	
28	—	—	1	Korb	Bienen —	—	28	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
29	—	—	1	—	eichenes Brett —	—	29	Meiderich	K. E.-D. Essen	
30	—	—	2	Säcke	Brennholz —	35	30	Dortmund S.	„	
31	—	—	1	—	Diele —	—	31	Oberhausen	„	
32	—	—	5	Stück	Eisen —	19	32	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
33	—	—	1	Bund	Eisenringe —	1	33	Essen Hptbhf.	K. E.-D. Essen	
34	—	—	10	—	neue Fässer ohne Deckel	200	34	Speldorf	„	
35	—	—	1	Blechkübel	Fett —	5	35	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
36	—	—	2	—	eiserne Flanschen —	1	36	Hamm	K. E.-D. Essen	
37	—	—	1	—	Jaucheschöpfer —	0,5	37	Wanne	„	
38	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	59	38	Berlin G. B.	K. E.-D. Berlin	
39	—	—	1	„	Kartoffeln —	70	39	Essen-Nord	K. E.-D. Essen	
40	—	—	1	Paar	Kinderholzschuhe —	—	40	Duisburg	„	

*) Unter dem Deckel befindet sich die Adresse „H. Lebring Enschede“.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
41	—	—	1	—	leere Kiste —	78	41	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
42	—	—	1	—	eis. zweitheil. Klammer	9	42	Bottrop S.	"	
43	—	—	1	—	Kneifscheere —	1	43	Bochum Süd	"	
44	—	—	1	Koffer	? —	30	44	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
45	—	—	17	—	hölzerne Latten —	—	45	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
46	—	—	1	—	l. Reisekorb —	3	46	Essen Hptb.	"	
47	—	—	1	Pack	12 Schaufeln —	31	47	Gelsenkirchen	"	
48	—	—	1	—	defektes Sophagestell	13	48	Dortmund K. M.	"	
49	—	—	1	—	Stopfhacke —	—	49	Oberhausen	"	
50	—	—	1	Ballen	zusammengerollter Teppich	12	50	Posen	K. E.-D. Posen	
51	—	—	4	Kolli	1 alte Wagenfeder —	4,5	51	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
52	—	—	1	Bund	geschälte Weiden —	16	52	Tempelhof Rang. B.	K. E.-D. Berlin	

Anzeigen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 26.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 81. **Zeitung des Vereins** 1897.



Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 16. Oktober 1897.

Inhalt:

Die Betriebsunfälle und die Presse.

Wenn man die abfälligen Urtheile, die anlässlich der jüngsten Betriebsunfälle gegen die Eisenbahnverwaltungen in der Presse laut geworden sind, sammeln wollte, so würde man ganze Bände erhalten. Und wenn man alles als wahr betrachten wollte, was in diesen Urtheilen gegen die Eisenbahnen vorgebracht wird, dann bliebe nur die Wahl zwischen zwei Annahmen übrig — entweder dass die Eisenbahnverwaltungen überhaupt nicht den guten Willen haben, den Verkehr so zu bedienen, wie er bedient werden muss, oder aber, dass die Unwissenheit der Eisenbahnverwaltungen in den allgemeinen Fragen des Betriebes und der Betriebssicherheit eine ungeheuerliche ist. Das Erste — den dolus — wird niemand ernstlich in Betracht ziehen wollen, um so mehr und um so überzeugtere Vertreter findet die zweite Theorie: die Unwissenheit und Unfähigkeit der Eisenbahnverwaltung ist gross; sie weiss es nicht, wie ein Bahnhof beschaffen sein muss, um in betriebssicherheitlicher Beziehung als zulässig zu erscheinen, sie weiss nicht, wie das Betriebsmaterial auszurüsten ist, um die grösstmögliche Transportsicherheit zu gewährleisten, sie weiss nicht, wie lange das Personal dienstlich in Anspruch genommen werden kann, ohne die erforderliche geistige und körperliche Spannkraft zu verlieren, sie weiss nicht, wo eine Nothleine mitgeführt werden muss — kurz sie weiss nichts von demjenigen, was sie wissen sollte und wozu sie eigentlich da ist.

Und wer weiss es denn? Das Publikum? Gewiss nicht; dieses empfängt — wenigstens im grossen und ganzen — seine Belehrung erst von der Presse, von der Tagespresse, welche in täglichen Artikeln klipp und klar nachweist, dass bei der Eisenbahn nichts in Ordnung ist, und hiermit so lange fortfährt, bis die „öffentliche Meinung“ fertig ist.

Also die Wissenden sind diejenigen, die in die Zeitung schreiben — in der Regel wohl die Referenten, welche das

„Verkehrswesen“ oder den „volkswirthschaftlichen Theil“ der einzelnen Tagesblätter zu bearbeiten haben.

Gewiss wird jeder vernünftige Mensch dem Berufe dieser Herren die grösste Hochachtung entgegenbringen. Philisterhafte Ueberhebung gegenüber dem „Zeitungsschreiber“ ist nicht mehr am Platze. Welcher Beruf erforderte grösseres Wissen, höheres Pflichtgefühl und strengere Gerechtigkeit!

Aber trotzdem — alles wissen und alles beurtheilen können diese Herren natürlich auch nicht.

Bei Fragen, deren Beurtheilung sachverständiges Ermessen voraussetzt — und zu diesen sind die Eisenbahnfragen doch immerhin zu zählen —, wird der zuverlässige Berichterstatter erst Informationen einziehen müssen, und das ist mitunter gar nicht so einfach.

Um die betrieblichen Verhältnisse eines Bahnnetzes oder eines Bahnhofes beurtheilen zu können, um sich ein klares Bild über den Werth oder Unwerth einer Diensteintheilung zu machen, um das Wesen gewisser Transporteinrichtungen kennen zu lernen, genügen scharfer Blick und schnelle Auffassung noch keineswegs. Dazu gehört vor allem Sachkenntniss und ganz besonders ist diese Sachkenntniss dann nöthig, wenn es sich um die Ergründung des Zusammenhanges handelt, der zwischen derartigen Betriebsverhältnissen und einem eingetretenen Unfalle besteht oder bestehen soll.

Hier wird selbst der erfahrenste Fachmann mit seinem Urtheil sehr zurückhaltend sein müssen, wenn er mit den einschlagenden Verhältnissen nicht von vornherein vollständig vertraut ist — um wie viel weniger wird alsdann der Mann von der Feder den Gewährsmann entbehren können, der ihn über die thatsächlichen Verhältnisse aufklärt und zu den entsprechenden Schlussfolgerungen verhilft.

Wohin wendet sich also der Berichterstatter? An die Eisenbahnverwaltung als solche gewiss nicht, denn man geht nicht zum Angeschuldigten, wenn man Belastungsmaterial braucht. Er wendet sich also wohl zumeist an das Personal, welches unmittelbar mit dem Betrieb zu thun hat und erfährt dort aus erster Quelle, wie schlecht es um das Eisenbahnwesen bestellt ist. Dass der Befragte nach seiner dienstlichen Erfahrung, nach seinem Bildungsstande usw. oft gar nicht in der Lage ist, ein zutreffendes Gutachten abzugeben, — das thut nichts zur Sache. Es ist gewissermaassen zur praesumtio violenta geworden, dass, wenn ein Unfall vorkam, ein Fehler der Verwaltung als solcher, ein Fehler des Systems vorliegen muss. Man berücksichtigt nicht, dass der ganze Eisenbahnbetrieb ein fortgesetzter Kampf gegen die Gefahr ist, die naturgemäss mit dem Eisenbahngewerbe verbunden ist, und dass selbst bei der besten Verwaltung und bei den besten Einrichtungen Unfälle niemals ganz zu vermeiden sein werden.

In einem Aufsatze, welcher in Nr. 80 d. Ztg. veröffentlicht wurde, ist treffend nachgewiesen, dass die ausübenden Betriebsbeamten schon wegen der scharfen Arbeitstheilung, wegen der scharfen Trennung der verschiedenen Dienstzweige und wegen der hierdurch erzeugten Einseitigkeit zumeist gar nicht in der Lage sind, den Zusammenhang der verschiedenen betriebsdienstlichen Handhabungen und Einrichtungen zu übersehen, und dass deshalb derartige Beamte oft zu ganz schiefen Urtheilen über die Ursachen, welche den einzelnen Unfällen zu Grunde liegen, gelangen müssen.

Abgesehen hiervon sind es nicht immer sachliche Erwägungen, welche ein derartiges Gutachten bestimmen.

Das Besserwissen liegt uns allen im Blute; am meisten gilt dies dort, wo das Verhältniss von Untergebenen zu Vorgesetzten in Betracht kommt. Da ist kein Weichenwärter, der nicht — wenn er auf's Gewissen gefragt wird — zugeben müsste, dass sein Betriebsdirektor vom Betrieb nichts versteht; wird er nun gar noch von einem Organe der Presse befragt und damit a priori als klassischer Zeuge anerkannt, dann thut er vielleicht zum Dank noch ein übriges und gesteht ein, dass alles faul in der Verwaltung ist.

Das Belastungsmaterial gegen die Eisenbahnverwaltung liegt dann vor, der condemnatorische Artikel erscheint und — getreu dem Zuge unserer Zeit, wo gerade in Unfallssachen den Angaben des untergeordnetesten Arbeiters mehr Gewicht beigelegt wird, wie der bündigsten Versicherung des Verwaltungspräsidenten — ruft alles „Kreuzige, kreuzige!“, während man bis dahin mit der Eisenbahnverwaltung vielleicht recht zufrieden war. Mag dann hinterher tausend Mal nachgewiesen werden, dass alles in Ordnung war, der Artikel hat seine Schuldigkeit gethan: semper aliquid haeret.

Thatsächlich macht sich bei allen Betriebsunfällen — wo sie auch vorkommen mögen — zur Zeit eine Erfolgsrichterei geltend, die schwere sachliche Bedenken in sich trägt und für den schaffensfreudigen Eisenbahnfachmann sehr entmuthigend ist. Kein Mensch wird behaupten wollen, dass Irrthümer und Fehler in dem grossen Eisenbahnbetriebe — oben und unten — ausgeschlossen sind. Bei den Tausenden von Menschen, von deren Pflichttreue und Umsicht die Sicherheit des Betriebes abhängig ist, bei der Unzahl von Details, aus denen sich der gewaltige Eisenbahnbetrieb zusammensetzt, bei der fortwährenden Ueberholung der Verkehrseinrichtungen durch die Verkehrserfordernisse ist es nur zu erklärlich, dass manchmal ein Rädchen in dem grossen Uhrwerk versagt, und dass hierdurch mehr oder minder verhängnissvolle Folgen herbeigeführt werden. Alsdann ist es zweifellos nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht der Presse, auf etwaige nachweisliche Uebelstände aufmerksam zu machen, und gerade zu solchen Zeiten, wo infolge des wiederholten Vorkommens von Betriebsunfällen die öffentliche Meinung mit Recht erregt ist, hat die Presse den doppelten Beruf, etwaige Missstände an das Tageslicht zu ziehen und damit das Ihrige zur Vervollkommnung der bestehenden Einrichtungen beizutragen.

Andererseits möchte aber auch hier gelten: sit modus in rebus. Man soll das Kind nicht mit dem Bade ausschütten, wenn man der Sache nützen will. Das officium nobile, welches wir der Presse zuerkannt wissen wollen, verpflichtet diese zum strengsten Maasshalten — namentlich in der Hinsicht, dass Anschuldigungen gegen die Betriebsführung der Eisenbahnverwaltung nur auf Grund zuverlässiger und genügend geprüfter Unterlagen erhoben werden. Geschieht dies nicht, wird vielmehr — wie dies bisher thatsächlich oft der Fall war — die Eisenbahnverwaltung in solchen kritischen Zeiten gewissermaassen als vogelfrei angesehen, dann schadet die Presse mehr als sie nützt. Denn es ist wahrlich nicht von Vortheil, wenn die Erregung, die infolge wiederholter Betriebsunfälle im Publikum Platz gegriffen hat, noch künstlich gesteigert, und das Vertrauen, welches die Eisenbahnverwaltung infolge ihrer engen und vielseitigen Beziehungen zum Publikum besitzen muss, geflissentlich untergraben wird.

Dass ein grosser Theil der gegen die Eisenbahnverwaltungen in der Presse erhobenen Anschuldigungen — wir wollen nicht sagen aus trüben — aber aus nicht ganz klaren Quellen stammt, beweist am besten die Thatsache, dass erfahrungsgemäss zumeist ein gewisses persönliches Interesse der betreffenden Gewährsmänner damit verquickt ist. Speziell trifft dies zu, soweit die sogen. Ueberbürdungsfrage in Betracht kommt. Gewiss mag es vorkommen, dass im einzelnen Falle eine Ueberlastung eines bestimmten Beamten oder einer Beamtenkategorie zu konstatiren ist. Bei dem fortwährenden, manchmal nahezu beängstigenden Anwachsen der Verkehrsbedürfnisse, bei der mitunter hervortretenden Nothwendigkeit, grosse organisatorische Umänderungen im Eisenbahnbetriebe innerhalb einer kurzen Zeit durchzuführen, ist es leicht erklärlich, dass zuweilen in einem Winkelchen nicht alles so ist, wie es sein sollte, und dass insbesondere der einzelne Bedienstete zu sehr in Anspruch genommen wird. Dann handelt es sich eben um einen Mangel des Dienstplanes, der zu verbessern ist, und jede einsichtige Eisenbahnverwaltung wird zweifellos der

Presse nur dankbar sein, wenn sie auf solche Unzuträglichkeiten aufmerksam macht.

In hohem Grade aber ist es bedenklich, wenn — wie dies jetzt thatsächlich geschieht — nahezu bei jedem Betriebsunfall ohne weitere Erörterung der Eisenbahnverwaltung der Vorwurf gemacht wird, das untere Betriebspersonal in ungehöriger Weise zu überlasten. Ohne Zweifel wird die anständige Presse — und von dieser reden wir hier allein — derartige Behauptungen nicht aus der Luft greifen; es ist anzunehmen, dass auch hier zumeist Angaben zu Grunde liegen, die aus den Kreisen der Bediensteten selbst stammen, und insofern könnte ja ein gewisser Anschein dafür sprechen, dass eine Gewähr für deren Richtigkeit gegeben sei. Thatsächlich ist aber bei der Bemessung des Werthes derartiger Unterlagen mit der menschlichen Natur zu rechnen. Der Anschein des dienstlichen Märtyrerthums hat für viele Beamte — mögen sie hoch oder niedrig gestellt sein — etwas ungemein Verlockendes. Man kann tagtäglich auch bei Männern, die sich in gewissenhafter Erledigung ihrer Dienstpflichten recht wohl befinden, das Bestreben wahrnehmen, den Umfang und die Bedeutung ihrer Leistungen nach aussen hin ins Ungemessene zu übertreiben, und gerade bei solchen Elementen, die nach ihren thatsächlichen Leistungen am wenigsten zum Märtyrer prädestinirt erscheinen, tritt dieses Bestreben oft am grellsten hervor.

Dass also die Presse, wenn sie Material für die Ueberlastungsfrage sucht, viele willige Gewährsmänner finden wird, ist klar — um so mehr, als der Betreffende ja gewiss weiss, dass er für seine Angaben nicht einzustehen hat, und dass das geschlossene Visir, mit dem er gegen seine Verwaltung kämpft, ihn vor allen Unannehmlichkeiten bewahrt. Der Schutz der Anonymität macht sich eben auch hier in verhängnissvoller Weise geltend. Während man sonst anonyme Beschwerden und Anschuldigungen einfach in den Papierkorb fallen lässt, ist die Eisenbahnverwaltung nicht in der Lage, mit den anonymen Klagen ihrer Bediensteten, die ihr durch Vermittelung der Presse zugehen, in gleicher Weise zu verfahren. Sie gewinnen eben nur dadurch Bedeutung, und zwar eine nicht zu unterschätzende Bedeutung, dass sich die Presse ihrer annimmt, dass diese — leider zumeist ohne vorherige genauere Prüfung — sich zur Verfechterin jener Angaben macht und damit die öffentliche Meinung, vielleicht in der besten Absicht, in bedauerlicher Weise zu Ungunsten der betreffenden Verwaltung beeinflusst.

Das Bedenklichste bei der Sache ist aber, dass durch die immer wiederkehrende Hervorhebung derartiger — angeblicher — Uebelstände in der Tagespresse das disziplinelle Verhältniss zwischen der Arbeiterschaft und dem unteren Betriebspersonale einer- und der Centralverwaltung andererseits bedenklich gelockert, die Unzufriedenheit der niederen Bahnorgane genährt und die gewissenhafte Erfüllung der diesem Personale zugewiesenen, für die Betriebssicherheit so wichtigen Dienstobliegenheiten immer mehr in Frage gestellt wird. Wenn gewisse Kategorien von Bediensteten tagtäglich in der Presse darüber belehrt werden, dass sie dienstlich in unzulässiger Weise in Anspruch genommen werden, und dass sie selbst bei gutem Willen eigentlich gar nicht in der Lage sind, die von ihnen verlangten Dienste in ordnungsmässiger Weise zu leisten, so liegt naturgemäss nichts näher, als dass die weniger gewissenhaften Elemente hierin, so zu sagen, einen Freibrief erblicken für etwaige Dienstvernachlässigungen, die sie sich zu Schulden kommen lassen könnten.

Ob das dem Ziele förderlich ist, das doch ohne Frage auch die Presse mit ihren Expectorationen zu fördern gedenkt, nämlich der Erhöhung der Betriebssicherheit — das erscheint sehr zweifelhaft. Wir gehen davon aus, dass die Presse eine grosse Verantwortung auf sich ladet, wenn sie ohne zwingende und klar erwiesene Ursache das Band der Disziplin, welches bei der Eisenbahn gerade so unentbehrlich ist wie beim Militär, lockert und auf diese Weise zu einer Verschärfung der auch im Eisenbahnwesen immer mehr hervortretenden sozialen Gegenströmungen ganz wesentlich beiträgt.

Keine vernünftige Eisenbahnverwaltung der Welt wird — das wiederholen wir — der Presse das Recht und die Pflicht der Kritik gegenüber den bestehenden Betriebseinrichtungen bestreiten wollen. Sind Missstände und zwar erwiesene Missstände vorhanden — dann heraus mit der Sprache ohne Rücksicht auf büreaukratische Empfindlichkeit, denn die Interessen, welche für das Publikum auf dem Spiele stehen, sind zu wichtig, um gegenüber irgend welchen anderen Erwägungen in den Hintergrund gestellt zu werden. Aber, wie wir schon oben sagten: es ist unrichtig, wenn das Kind mit dem Bade ausgeschüttet wird, es ist unrichtig, wenn jede Unregelmässigkeit, die in dem grossen Betriebe vorkommt, zu einem fundamentalen Fehler des Systems aufgebauscht wird, es ist unrichtig, wenn an dem Grundpfeiler der Disziplin gerüttelt wird, ohne welche ein geordneter Eisenbahnbetrieb überhaupt nicht denkbar ist.

Wir stellen diese Forderungen auf nicht im Interesse der Eisenbahnverwaltungen, sondern im Interesse der Sache, des Betriebes. Die Eisenbahnverwaltungen sind zu keiner Zeit von der Presse durch gute Behandlung verwöhnt worden, an Angriffen hat es niemals gefehlt und zwar auch an solchen nicht, die sich hinterher als recht unbegründet herausstellten. Was kann es da Wunder nehmen, wenn zu Zeiten, wo Unfälle sich häufen, der Sturm in verstärktem Maasse hervorbricht. Dann hilft eben nur eine gewisse Resignation und das Bewusstsein, dass redliche Arbeit und verständnissvolle Pflichterfüllung in den leitenden Kreisen der Eisenbahnverwaltung gerade so zu Hause sind wie in den anderen Zweigen des öffentlichen Dienstes.

Sind vier Wagenklassen im Personenverkehre ein Bedürfniss?

Von **Ch. Klötzer** in Dresden.

Mit dieser Frage berührt man einen wunden Punkt unseres Eisenbahnbetriebes. Neunundneunzig von Hundert werden sie mit „Nein“ beantworten und doch fristen die vier Klassen durch die Jahrzehnte ihr unberechtigtes Dasein fort, nicht nur die Züge mit todter Last beschwerend, sondern auch eines von den Hemmnissen bildend, die sich der immer dringender werdenden Personentarif-Reform entgegenstellen.

Wie ist es nur gekommen, dass wir unsere Eisenbahnreisenden in vier Klassen scheiden? Hat das Bedürfniss dazu jemals in der Beschaffenheit dieser Reisenden bestanden, ist es aus dem Verkehre selbst herausgewachsen oder betrieblichen Interessen entsprungen? Vielleicht findet sich eine Antwort darauf, wenn wir ein paar der ersten Blätter der deutschen Eisenbahngeschichte durchforschen. In der That geben sie uns diese Antwort, aber sie klingt nicht sehr erfreulich, denn mehr als die innere Nothwendigkeit scheint auch hier der äussere Zufall sein Wesen getrieben zu haben. Es ist wie mit der Spurweite. Die 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll englisch, die das Maass unserer Bahnspur geworden sind, verdanken wir auch nicht scharfsinnigen Erwägungen, sondern dem Zufall. Mit den ersten Transportmitteln sind sie uns von England mit herübergekommen und nur daraus begreift es sich, dass heute der deutsche, wie der englische und der französische Streckenjustirer mit einer dreistelligen Dezimale rechnen muss. So ist es uns auch mit den

Personenwagenklassen gegangen. Die Engländer beschenkten uns mit dem Dreiklassensystem. Sie hatten sich zwei menschenwürdige Klassen und ein Anhängsel gebildet, in dem das Reisen jedenfalls nicht ohne Lebensgefahr möglich war. Das ergab dann mit der Zeit und weil die billige wenn auch gefährliche Reisegelegenheit nicht mehr gut entzogen werden konnte, die welterobernden drei Klassen. Dazu haben wir in Deutschland uns dann noch eine vierte Klasse angeschafft. Wie das gekommen, das ist ja ganz klar, nur nicht warum es so bleiben musste.

Wie die englischen Bahnen, so begannen die ersten Bahnen in Deutschland, die Nürnberg-Fürther und die Leipzig-Dresdener den Personenverkehr mit 3 Klassen. Man kann wohl annehmen, dass die Erwägungen hüben wie drüben die gleichen waren. Das Reisen mit der Schnellpost war theuer; nur wohlhabende Leute konnten in der Regel solche Reisen unternehmen. Ihnen war die Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Reise noch mehr werth als die Abminderung der Reisekosten und deshalb brauchte die Eisenbahn solchen Leuten nicht allzu billige Tarife zu bieten, um sie zu erlangen; ihrer war das neue Verkehrsmittel unter allen Umständen sicher. Es gab aber noch viel mehr Leute, die nur reisen konnten und auch reisen würden, wenn das Reisegeld bis zu einem gewissen Grade ermässigt wurde. An ihrer Heranziehung musste der Eisenbahnverwaltung nicht weniger liegen. Dies gab den Anstoss zur Einrichtung von Wagenklassen, bei denen für weniger Geld weniger Bequemlichkeit geboten wurde. Dass man sich nicht mit e i n e r solchen Klasse begnügte, mag seinen Grund mit in den gesellschaftlichen Anschauungen der Zeit gehabt haben. Dass ein hochgestellter Herr mit einem einfachen Arbeiter wie heute auf derselben Bank des elektrischen Strassenbahnwagens sitzen könnte, das hätte man damals doch kaum für angängig gehalten. Man hielt eine theure Wagenklasse für reiche und vornehme Leute, eine zweite für weniger vornehme aber immer noch wohlhabende und eine dritte für die gewöhnlichen Leute nöthig und hoffte dabei mit allen dreien ein gutes Geschäft zu machen. Der Fahrgeldabstufung entsprach aber die Beschaffenheit der Klassen zu Anfang in viel schärfer ausgeprägtem Maasse als heute. Eigentliche geschlossene Kupees bot nur die I. Klasse, schon die II. Klasse hatte nur eine Decke und Rück- und Seitenwände von Stoffen oder Leder und die III. Klasse war ganz offen. Man hatte also dafür gesorgt, dass den Reisenden der II. und III. Klasse hinlänglich zum Bewusstsein kam, dass man diese Klassen nicht ohne Noth benutzen dürfe, man hatte aber auch viel mehr als heute darauf Bedacht genommen, für das billigere Fahrgeld in weit geringeren Aufwendungen für den Bau der Wagen einen Ausgleich zu suchen.

Die ersten Frequenzziffern der Leipzig-Dresdener Bahn zeigen, dass die Hoffnung der Verwaltung auf ihr Dreiklassensystem nicht unberechtigt war. Im ersten Betriebsjahr benutzten 15 % der Reisenden die I., 37 % die II. und 48 % die III. Wagenklasse. Im Jahre 1840 war der Antheil der I. Klasse noch 5 % und derjenige der II. Klasse noch 22 %. Der Antheil der I. Klasse an der Personenverkehrseinnahme, der ziffernmässig nicht nachgewiesen ist, war hiernach in den ersten Jahren jedenfalls nicht unbeträchtlich. Allein die reichen Leute vermehrten sich nicht schnell genug, um dem Zudrange anderer Reisenden gegenüber ihren Vekehrsantheil behaupten zu können. Die Bedeutung der I. und II. Klasse ging immer mehr zurück, während die III. Klasse immer mehr auf Kosten jener an Boden gewann. Im Jahre 1895 fuhren in Sachsen nur noch 0,2 % aller Reisenden in der I. und rund 8 % in der II. Wagenklasse. Längst aber hatten die Leute der III. Klasse im Bewusstsein ihres numerischen Uebergewichts es erreicht, dass der ihnen gebotene Reisekomfort bei weitem nicht mehr so grell abstach von dem, der den Reisenden der I. Klasse geboten wurde. Diese Verbesserung drängte aber wieder dazu, um die höheren Fahrpreise der oberen Klassen zu rechtfertigen, diese Wagenklassen mit zunehmender Eleganz einzurichten, bis zu jenem Raffinement, mit dem heute der Reisende verwöhnt wird und das er natürlich auch bezahlen sollte, aber doch bei weitem nicht bezahlt. Hätten die Bahnverwaltungen eine Ahnung davon gehabt, welche Last sie sich mit den vielen Wagenklassen, mit all ihren Konsequenzen aufbürdeten, so hätten sie es wenigstens bei den drei Klassen bewenden lassen. Allein, schon zu Anfang der vierziger Jahre erkannten die Verwaltungen in den Industriebezirken, dass es noch eine Menge Leute gebe, die mit der Eisenbahn fahren würden, wenn sie noch billiger als in der III. Klasse befördert werden könnten. Da man auf eine allgemeine Ermässigung des Fahrpreises dieser Klasse nicht zukommen konnte und wollte, so musste ein anderes Auskunftsmittel gesucht werden und dieses fand sich in der Einführung einer neuen v i e r t e n Wagenklasse. Um diese kräftig von der dritten Klasse zu unterscheiden, richtete man sie ausschliesslich für Stehplätze ein und gab ihr damit dasjenige Kennzeichen, das sie nie hätte verlieren sollen, nämlich die Bestimmung, dem Massenverkehr auf kurze Entfernungen zu dienen. Nach und nach erwarb sich die neue Klasse eine ganz respektable Bedeutung im Verkehr. Damit begann aber auch das alte Spiel wieder von Neuem. Vom Vorortverkehre griff die neue Klasse auf den Fernverkehr über und da war es nicht eben verwunderlich, wenn den Reisenden das Stehen oder Sitzen auf ihrem Reisekoffer sauer wurde und sie so lange von „menschenunwürdiger Beförderung" in der IV. Klasse redeten, bis die Eisenbahnverwaltungen dem ewigen Drängen nachgaben und aus der Klasse IV. mit Stehplätzen eine Klasse III b mit Bänken und etwas weniger Eleganz als III a machten. Nun hatte man glücklich zwei Klassen mit gepolsterten und zwei Klassen mit ungepolsterten Bänken und fuhr in jeder dieser Klassen mit jedem Jahre mehr die leeren Plätze im Lande auf und ab. Denn diese Klassen mussten sich noch eine ganze Anzahl von Untereintheilungen gefallen lassen, die alle mithalfen, die Ausnutzung der Plätze zu beschränken. Erst kamen die Nichtraucher- und die „Damenkupees" in den oberen Klassen, dann die Nichtraucherabtheile und zuletzt die „Frauenabtheile" in der III. Wagenklasse! Wann diese Fürsorge für das Wohl aller Klassen von Reisenden den Eisenbahnverwaltungen den ersten Seufzer entpresste; wir wissen es nicht; heute aber, — das steht fest, — sind diese Seufzer unter dem Drängen des Publikums nach Vereinfachung und Ermässigung der Personentarife weithin hörbar. Der Wunsch nach einer Rückbildung des gliederreichen Organismus tritt vielfach zu Tage, aber wo anfangen und wie?

Soll man oben oder unten beschneiden, die I. oder IV. Klasse abschaffen oder alle beide? Wenn man die Rentabilität in Betracht zieht, so steht die Existenzberechtigung der I. Wagenklasse auf überaus schwachen Füssen. Wenn man z. B. aus der in solchen Fragen überaus ergiebigen sächsischen Eisenbahnstatistik ersieht, dass von 42 Millionen Reisenden im Jahre 1895 nur 81 626 Personen die I. Klasse benutzten, dass zu der Personenverkehrseinnahme desselben Jahres von beinahe 30 Millionen Mark die I. Klasse nur etwas über eine halbe Million Mark, also ungefähr den 60. Theil beigetragen hat, so muss man doch den stärksten Zweifel hegen, ob es überhaupt einen Zweck hat, eine solche Wagenklasse weiterzuführen. Ihre Beseitigung könnte im schlimmsten Falle einen Einnahmeausfall zur Folge haben, der schon durch den verminderten Aufwand für Ausstattung und Unterhaltung übertragen würde. Die todte Last der leeren Plätze, die ohnehin theuer genug ist, würde dabei wohl gespart. Nach jener Statistik verhielt sich das Verhältniss des prozentualen Antheils der I. Klasse an den vorhandenen Personenplätzen zu dem gleichen Antheil dieser Klasse an der gesammten Personenverkehrs-Einnahme wie 1 zu 0,75 und daraus schon lässt sich entnehmen, welcher Art das Geschäft ist, das heute die Eisenbahnverwaltung mit der kostspieligen I. Klasse macht. Das gleiche Verhältniss ist bei der II. Klasse wie 1 zu 1,26, bei der III. wie 1 zu 1,06 und bei der IV. wie 1 zu 0,53. Hiernach weist die IV. Klasse das ungünstigste Verhältniss der Zahl der vorhandenen Plätze zur Personenverkehrs-Einnahme auf. Allein es ist zu berücksich-

tigen, dass sich der Herstellungsaufwand, auf einen Wagenplatz IV. Klasse berechnet, im Jahre 1896 auf etwa 90 ℳ stellte, während bei einem Wagen I. und II. Klasse, in demselben Jahre erbaut, der Kostenaufwand für einen Platz achtzehnmal soviel, nämlich 1626 ℳ, betrug. Daraus geht hervor, dass, vom wirthschaftlichen Standpunkte betrachtet, die IV. Wagenklasse in ihrer Existenzberechtigung die I. Wagenklasse 13 Mal übertrifft.

Wen im Falle der erwünschten Rückbildung das Loos des Absterbens treffen müsste, könnte hiernach nicht wohl zweifelhaft sein. Es fragt sich nun, ob man zur Erleichterung des grossen Werkes einer einheitlichen Tarifreform in Deutschland nicht auch die IV. Wagenklasse aus dem Grunde fallen lässt, weil diese mehr und mehr ihren ursprünglichen Charakter verlieren und der III. Klasse ähnlicher werden wird. Während der Wegfall der I. Klasse volkswirthschaftlich ohne alle Bedeutung sein würde, müsste für den Wegfall der IV. Klasse als Voraussetzung die Herabsetzung des Fahrpreises der III. Klasse mindestens auf den Preis der IV. Klasse gelten. Nach den früheren Verhandlungen der für eine Tarifreform der deutschen Bahnen eingesetzten Kommission wollte man in der That unter Erfüllung dieser Voraussetzung die IV. Klasse aufgeben, um die nöthige Einheitlichkeit in Deutschland — die süddeutschen Eisenbahnen haben sich die IV. Klasse überhaupt ferngehalten — wieder herzustellen. Sonach scheint es aber, als solle die I. Klasse ihr unberechtigtes Dasein auch in Zukunft weiterfristen. Man würde dies nur bedauern können. Für den Verkehr genügen im allgemeinen zwei Klassen: eine gepolsterte und eine ungepolsterte; für den Betrieb würde mit dem Wegfall der I. und IV. Klasse eine neue Aera beginnen: die schlechte Wagenausnutzung würde sich verbessern, der Fahrkartendienst würde erleichtert, die Rechnung und Kontrole vereinfacht, die Geschwindigkeit der Züge erhöht und die Kosten des Transportes vermindert werden. Will sich das deutsche Eisenbahnwesen diese Vortheile für immer entgehen lassen?

Betrachten wir heute einen Fahrplan, so finden sich Züge mit I und II., mit I.—III., mit I.—IV., mit II. und III., mit II.—IV., mit III. und IV., ausnahmsweise auch nur mit III. oder IV. Klasse. Zum Theil mögen diese Unterschiede dem Bedürfniss des Verkehrs entsprechen, in den meisten Fällen sind sie nichts als eine Menge von Ungleichheiten, die den Dienst erschweren und kaum einer zwingenden Nothwendigkeit entsprungen sind. Soll uns doch einmal jemand von verkehrswegen begründen, warum Zug Nr. 714 von Fulda bis Frankfurt II. und III. und Zug 28 derselben Strecke I.—IV. Wagenklasse führt? Jener fährt von 7.55 Abends bis 11.52 Nachts, dieser von 4.53 bis 8.03 früh; der Unterschied, soweit er die IV. Wagenklasse betrifft, mag im Verkehrsbedürfniss begründet sein, aber auch in der I.? Sollte wirklich bei dem einen Zuge die Nachfrage nach Plätzen I. Klasse grösser sein, als beim anderen? Oder wird jemand behaupten wollen, es ginge auf der Linie Gössnitz-Gera nicht ebenso gut ohne die I. Klasse, wie auf ihrer Nachbarlinie Altenburg-Zeitz? Wird man es mit einem Verkehrsbedürfniss begründen können, wenn ein reicher oder vornehmer Passagier von Adorf nach Zwota die I. Klasse haben kann und von Zwota nach Klingenthal nicht?

Gründe gegen die Einziehung der IV. Klasse lassen sich anführen, gegen den Wegfall der I. Klasse gibt es keine, wenigstens keine stichhaltigen. Gewohnheit und das Bedürfniss eines oder zweier Reisenden von je tausend kann man doch nicht als Gründe für eine so kostspielige Einrichtung, wie es die I. Wagenklasse ist, gelten lassen! Aber auch die Bedenken gegen den Wegfall der IV. Klasse lassen sich widerlegen. Die nöthige Herabsetzung des Fahrgeldes der III. Wagenklasse, die bei einer Tarifreform schon aus anderen Gründen erforderlich ist, kann kein Hinderniss bilden. Dagegen bedarf es noch der Schonung der Erleichterungen, welche die IV. Klasse in der Gepäckbeförderung bietet. Traglasten und Handwerkszeug nehmen jetzt die Reisenden der IV. Wagenklasse mit in ihre Wagen, was bei der III. Wagenklasse nicht angehen würde. Naturgemäss kann aber ein Bedürfniss hierzu in wirklich ausreichendem Maasse nur im Vorortverkehr auftreten und dort wird man ihm sehr wohl dadurch entsprechen können, dass man Wagen der jetzigen IV. Klasse mit Bänken und dem nöthigen Raum für Traglasten zur wahlweisen Benutzung neben gewöhnlichen Wagen III. Klasse einstellt. Dies wird sich um so leichter bewerkstelligen lassen, als der Markt- und Arbeiterverkehr nach und von den grösseren Städten ohnehin mehr und mehr von dem übrigen Verkehr getrennt werden muss. Müssen aber bei jenem Verkehr im einzelnen Falle auch Fernzüge dienstbar gemacht werden, so kann es sich doch nur um eine verhältnissmässig geringe Zahl von Reisenden handeln, deren Traglasten anderweit unterzubringen, in der Praxis gelingen wird und muss. Ueberdies gilt auch hier, was in einem in dieser Zeitung kürzlich erschienenen Artikel über die Reform der Personentarife dargelegt worden: eine Maassregel, die für die Allgemeinheit nöthig und heilsam ist, soll man nicht etwa deshalb unterlassen, weil dabei für eine geringe Anzahl von Interessenten untergeordnete Schädigungen unvermeidlich sind.

Die Aussicht, dass es gelingen werde, den Eisenbahnbetrieb von der Last zweier Wagenklassen zugleich zu befreien, ist nicht übermässig gross. Dem Eisenbahnfachmann sollte aber der Betrieb mit zwei Klassen immer als das Ideal vorschweben, das zu erreichen er mit Geduld und Beharrlichkeit erstreben sollte. Das Mindeste, was er u. E. neben Beseitigung der IV. Wagenklasse ohne Schwierigkeit erreichen könnte, das wäre die Entfernung der I. Wagenklasse aus allen Vorortzügen und aus allen nicht dem grossen Durchgangsverkehr dienenden Fernzügen. Damit allein schon würde für den Eisenbahnbetrieb eine grosse Erleichterung gewonnen. Will man dabei begüterten Leuten dennoch Gelegenheit bieten, mit grösserem Komfort zu reisen, als ihn die II. Wagenklasse im allgemeinen bietet, so ist dazu in der Vermiethung ganzer Kupees II. Klasse ein entsprechendes Mittel zu finden. Die Eisenbahnverwaltung könnte eine solche Benutzung ganzer Kupees durch Herabsetzung der Zahl der zu lösenden Fahrkarten nach Thunlichkeit erleichtern und würde hierbei immer noch eine bessere Wagenausnutzung erzielen, als dies unter den jetzigen Verhältnissen möglich ist.

Von diesen Erwägungen sollte man sich nicht abbringen lassen, auch wenn die Beseitigung der IV. Wagenklasse zunächst in den Vordergrund der Aktion tritt. Letzteres ist ja zweifellos nothwendig, wenn die dringend erforderliche einheitliche Reform der Personengeldtarife mit Erfolg in Angriff genommen werden soll.

Im Dienste der nationalen Wirthschaft.

Von **Paul Dehn**.

In dem heutigen Wirthschaftsleben spielen die Verkehrsmittel, an ihrer Spitze selbstverständlich die Eisenbahnen, eine hervorragende, oft geradezu ausschlaggebende Rolle. Man könnte sie beinahe mit der Sonne vergleichen. Denn wohin sie führen, da entwickeln und beleben sie die Erzeugung wie die Erzeugungsfähigkeit, während dort, wohin die Sonne des Verkehres nicht dringt, Handel und Wandel rückständig bleiben. Und doch erzeugt der Verkehr selbst keine Güter, er ermöglicht und erleichtert nur ihre Vertheilung.

Auf Grund der modernen Verkehrsentwickelung darf man

die Behauptung aufstellen, dass der Verkehr, wie es ja auch in seinem Wesen liegt, zunächst der vertheilenden Thätigkeit zu Gute kommt und erst in zweiter Reihe der erzeugenden Arbeit, dass letztere nicht mit Unrecht sich relativ benachtheiligt glaubt. Darin liegt eine Schwäche des Verkehres, welche nicht verhüllt werden darf, sondern offen eingestanden werden muss, damit Abhilfe dagegen gefunden wird.

Als die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen in Erscheinung trat, erhofften die Enthusiasten des Verkehres ein neues goldenes Zeitalter, ewigen Weltfrieden, allgemeinen Freihandel. Man hat damals, was auch heutzutage noch oft zu beobachten ist, den Verkehr überschätzt, der nicht eine moralische, sondern nur eine mechanische Kraft bedeutet. Zwar wurden die Völker durch den modernen Verkehr räumlich einander näher gerückt, aber sie näherten sich weder politisch, noch sozial, noch wirthschaftlich.*) Im Gegentheil, sie schlossen sich national fester zusammen und zugleich schärfer gegen einander ab. Gerade mit Hilfe von Eisenbahn und Dampfschiff mit ihrem Massenverkehr wurde das Bewusstsein der Zusammengehörigkeit rege, kam das Nationalgefühl rascher zum Durchbruch, entwickelte es sich zum Nationalitätsprinzip, zum herrschenden Gedanken dieses Jahrhunderts.

Auch im wirthschaftlichen Leben sah man anfangs nur die Lichtseiten, nur die Vortheile des modernen Verkehres, wie nunmehr durch die leichtere und billigere Beförderung Güter neu gewonnen, besser und rascher befördert werden konnten. Man glaubte, dass alle Völker in unbegrenzten Güteraustausch mit einander treten würden, dass die Verwirklichung des freihändlerischen Ideals bevorstehe. Und was hat man erleben müssen? Eine schutzzöllnerische Reaktion, wie sie in solcher Schärfe noch nie zuvor zu bemerken war. Ja es lässt sich nachweisen, dass diese schutzzöllnerische Reaktion erst unter den Rückwirkungen der modernen Verkehrsentwickelung entstand, dass sie ohne Eisenbahnen und Dampfschiffe nicht möglich gewesen wäre, dass sie eine natürliche Folge der überhasteten und übertriebenen Verkehrsfortschritte und Verkehrsverbilligungen war.

Anfangs nahm man mit allgemeiner Freude alle die Erleichterungen und Verbilligungen entgegen, welche der moderne Verkehr bot. Was Europa in steigenden Massen verbrauchte und nicht selbst erzeugen konnte, Kaffee, Thee, Kakao, Gewürze, Baumwolle usw., konnte nun auch auf weite Entfernungen zu niedrigeren Preisen bezogen werden und gleichzeitig wurde Europas Ausfuhr an Kleidern, Werkzeugen usw. im Austausch dagegen erleichtert und entsprechend gesteigert. Die Freude über die Fortschritte des modernen Verkehres wurde aber getrübt, als ausser den genannten Genussmitteln und Rohstoffen fremder Zonen auch Erzeugnisse auf weite Entfernungen verfrachtet werden konnten, welche sich Europa bis dahin selbst beschaffte, als die überseeische Konkurrenz darin immer fühlbarer hervortrat. Noch Adam Smith und selbst Friedrich List hielten die Viehausfuhr über See, etwa von Deutschland nach England, für unmöglich. Heutzutage verfrachtet man lebende Schafe von Argentinien alljährlich zu Millionen nach England und Frankreich, ferner lebendes Vieh aus Nordamerika nach England, gefrorenes Fleisch und selbst Butter aus Australien nach Europa, vor allem aber in stark gestiegenen Mengen amerikanisches und indisches Getreide; von den kleinen Fortschritten des Eisenbahnverkehres nicht zu reden, die es ermöglicht haben, dass zur Winterszeit frische Blumen von der Riviera, Frühkartoffeln aus Malta und Frühgemüse aus Algier auf die norddeutschen Märkte geliefert werden.

*) Anm. d. Red. Diese Behauptung des geschätzten Herrn Verfassers ist doch wohl cum grano salis zu nehmen. Dass trotz der Errichtung von Zollschranken usw. eine soziale und wirthschaftliche Annäherung der Völker durch den modernen Verkehr herbeigeführt worden ist, dürfte wohl zweifellos sein.

Diese Fortschritte des modernen Verkehrs mit ihrer Entwickelung des internationalen Güteraustausches nach allen Richtungen hin mussten in den europäischen Ländern die Interessen weiter Kreise beeinträchtigen und unter dem Druck der fremden Konkurrenz und ihrer Ueberlegenheit erhob sich allmählich die schutzzöllnerische Reaktion gegen den Freihandel und seine Konsequenzen und zwar allerwärts, schon anfangs der siebziger Jahre in Spanien und Oesterreich, später in Deutschland und in anderen Ländern, zuletzt sogar in dem freihändlerischen Grossbritannien.

Zu den erstaunlichen Erleichterungen im internationalen Verkehr haben in erster Reihe die Dampfschiffe beigetragen. Die fortgesetzten Verbilligungen der Seefrachten begünstigten die Masseneinfuhr vom Auslande namentlich in Getreide, aber auch in Wolle usw. und zugleich die schutzzöllnerische Strömung, die sich bis zu einem gewissen Grade gegen die Macht des modernen Verkehrs richtete. In diesem Ringen siegten und mussten schliesslich siegen die höheren Interessen, die Interessen der erzeugenden Arbeit über die Interessen des Verkehrs, der bloss vertheilenden Thätigkeit. Nirgends hat man daran gedacht, die Schienenstrassen zu beseitigen, die Tunnels zu zerstören, die Kanäle zuzuschütten. Vielmehr werden die Verkehrsmittel fortgesetzt gefördert. Aber man hat an den Verkehr und seine Macht eine Bremse gelegt, man hat an den Grenzen Zollschranken aufgerichtet, um die heimische Arbeit vor der verkehrsbegünstigten und vielfach überlegenen Konkurrenz des Auslandes zu schützen.

Bei den bereits eingeleiteten Vorberathungen für die Aufstellung eines neuen deutschen autonomen Zolltarifs und für die Erneuerung der mit dem Jahre 1903 ablaufenden Handelsverträge werden auch die Vertreter der Eisenbahnen gehört werden müssen und ein Wort mitzusprechen haben. Die Eisenbahnen sind ein gewichtiges Element der Erzeugungsbedingungen und eine zielbewusste Eisenbahntarifpolitik kann die Bestrebungen zum Schutz der nationalen Arbeit auf das Nachhaltigste unterstützen. Bisher war eine solche Eisenbahntarifpolitik nahezu ausgeschlossen auf Grund der Meistbegünstigungsverträge, wie sie zwischen Deutschland und den meisten übrigen Ländern bestehen. Danach kann bis zum Ablauf dieser Verträge von den deutschen Eisenbahnen hinsichtlich der Beförderungspreise wie der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen deutschen und ausländischen Sendungen gemacht werden, vielmehr haben die fremden Sendungen vertragsmässig Anspruch auf gleiche Behandlung wie die einheimischen. In dem Handelsvertrag mit Russland ist man sogar noch einen Schritt weiter gegangen und hat sich gegenseitig verpflichtet, für die von Russland nach oder durch Deutschland beförderten Gütersendungen auf den deutschen Bahnen keine höheren Tarife anzuwenden, als sie für gleichartige deutsche oder ausländische Erzeugnisse in derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstrecke in Russland erhoben werden und umgekehrt.

Allem Anschein nach wird man bis zum Ablauf der bestehenden Handelsverträge mit einer erheblichen Verschärfung der schutzzöllnerischen Strömung zu rechnen haben und zwar nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern, wie denn selbst England langsam in schutzzöllnerische Bahnen einlenkt. Insbesondere besteht eine starke Abneigung gegen den Wiederabschluss von Meistbegünstigungsverträgen mit ihrer freihändlerischen Tendenz und mit ihrer weitgehenden Fesselung der nationalen Handelspolitik. Sollte Deutschland aus eigenem Antrieb zu dem Abschluss von Meistbegünstigungsverträgen nicht geneigt oder dazu durch das Widerstreben der anderen Staaten, Meistbegünstigungsverträge zu vereinbaren, gar nicht in der Lage sein, so würde auch die Eisenbahntarifpolitik, die bisher durch die Meistbegünstigungsverträge sozusagen neutralisirt war, freier entfaltet und unmittelbar in den Dienst der nationalen Erzeugung gestellt werden können.

Es wäre in hohem Grade erwünscht, wenn die maassgebenden Kreise zunächst darüber Klarheit erlangen könnten, ob nach Ablauf der bestehenden Verträge der Abschluss neuer

Meistbegünstigungsverträge überhaupt in Aussicht steht oder nicht. Sollte man sich der Auffassung zuneigen, dass neue Meistbegünstigungsverträge nicht zweckmässig oder nicht zustande zu bringen sind, so würden in den Berathungen für die Aufstellung eines neuen autonomen Zolltarifs und für die Erneuerung der Handelsverträge die Vertreter der Eisenbahnen eine hervorragende Rolle zu spielen haben, da sie in der Möglichkeit, eine freie und rücksichtslose Eisenbahntarifpolitik treiben zu können, ein Mittel besitzen, das für den Schutz der nationalen Arbeit unter Umständen und nach gewissen Richtungen hin zweckmässiger und wirksamer ist als die Zolltarifpolitik selbst.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die der k. k. priv. böhmischen Nordbahn gehörende 8,4 km lange Lokalbahn Kuttenthal - Unter - Cetno, welche am 18. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll und die, voraussichtlich im Laufe des Monats November d. J. zur Eröffnung gelangende, in Unter-Cetno anschliessende 14,9 km lange Lokalbahn Unter-Cetno-Mscheno, deren Betrieb von der k. k. priv. böhmischen Nordbahn geführt werden wird, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Eröffnung von Stationen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. d. Mts. ist die Personen-Haltestelle Wieliczka-Abzweigung, im Kilometer 8,142 der Linie Krakau-Lemberg, am westlichen Ende der Station Bierzanów neben dem Wieliczkaer Abzweigegeleise gelegen, eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. November d. J. wird die an der Strecke Berlin, Görlitzer Bahnhof-Königs-Wusterhausen, zwischen den Stationen Grünau und Königs-Wusterhausen gelegene, dem Eil- und Frachtstückgut-Verkehr bereits dienende Station Hankels Ablage-Zeuthen auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden. Von dem gleichen Tage ab wird der Stationsname Hankels Ablage-Zeuthen in Zeuthen geändert.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. d. Mts. ist die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Neudorf der Linie Wien-Eger für den Eilgutverkehr und die an der Lokalbahn Modran-Cercan mit der Abzweigung von Mechenitz nach Dobrisch gelegene, bisher nur für Personen- und Gepäckverkehr eröffnete Station Trnowa-Mechenitz für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtete, an der Strecke Olmütz-Jägerndorf-Troppau gelegene Station Bransdorf wird am 1. November d. J. auch für den unbeschränkten Wagenladungs- und Stückgutverkehr eröffnet werden.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. Am 15. d. Mts. ist die zwischen den Stationen Goltsch-Jenikau und Lestina liegende, bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Wlkanetsch für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Vereins - Kilometerzeiger. Der Kilometerzeiger Nr. 19 (Lübeck-Büchener Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen:

Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 22 (Grossherzoglich mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn),
Nachtrag V zum Kilometerzeiger Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektionen zu Hannover, Cassel und Münster),
Nachtrag XVIII zum Kilometerzeiger Nr. 82 (königlich ungarische Staatseisenbahnen)

und zur „Sammlung von Vereins - Kilometerzeigern“ der Nachtrag X.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 19 wird der im Januar 1891 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. Neu herausgegeben sind die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 22 (grossherzoglich mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn), Nr. 43 (königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion Mainz) und Nr. 57 (k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn). Zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 32 (königliche Eisenbahndirektion Berlin) ist der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen der Nachtrag XVIII erschienen.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark - Verzeichnisse Nr. 22 und Nr. 57 werden die älteren Güterwagenpark-Verzeichnisse gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen und durch das Verzeichniss Nr. 43 das im August 1892 ausgegebene Verzeichniss Nr. 14 aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3940 vom 8. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 3969 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 3980 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 4016 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 267 Z vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Juli—September d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 13. d. Mts. an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche im III. Vierteljahr d. J. Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Nachrichten.

Deutschland.

Nach der im Reichs - Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat August d. J. vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

Entgleisungen auf freier Bahn	14
in Stationen	21
Zusammenstösse auf freier Bahn	3
in Stationen	20
sonstige Betriebsunfälle	158
zusammen	216

Die Betriebslänge betrug 39 792 km, an Zugkilometern wurden geleistet 30 186 331, so dass je ein Unfall auf 184 km Betriebslänge oder auf 139 755 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:	getödtet	verletzt
Reisende	11	64
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst	35	79
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst	—	2
fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	16	17
zusammen	62	162

— Das **Sehvermögen der Maschinenbau-Beflissenen** betreffend, hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass bei denjenigen Maschinenbau-Beflissenen, die vor dem Erscheinen des Erlasses vom 10. Mai d. J. in die vorgeschriebene Ausbildung eingetreten sind und den Anforderungen an das Sehvermögen nicht genügen, von der Bestimmung des Erlasses, wonach das Tragen einer Brille nicht gestattet ist, abgesehen werden sollte. Die königliche Eisenbahndirektion zu Berlin bringt diesen Erlass jetzt zur Kenntniss der Inspektionsvorstände, welche zugleich aufgefordert werden, den ihnen unterstellten Regierungsbauführern und Eleven des Maschinenbaufachs davon Mittheilung zu machen und die Namen der bezeichneten Personen bis zum 20. d. Mts. dem Centralbüreau anzugeben. — Die Frage, ob die letzteren künftighin zur Anstellung im höheren Staatseisenbahndienste werden zugelassen werden, soll noch der Entscheidung des Ministers vorbehalten bleiben.

— Die „Berl. Pol. Nachr.“ legen dar, dass für den **Wagenmangel**, über den jetzt wieder so viel geklagt wird, der preussischen Staatsbahnverwaltung keine Verantwortung zu-

fällt. Das Blatt schreibt folgendes: Die Umstände, welche regelmässig von selbst zu einer besonders starken Inanspruchnahme des rollenden Materials der Eisenbahnen führen, insbesondere das Zusammentreffen des stärkeren Kohlenversands mit der Beförderung der Rüben in die Zuckerfabriken, sind im laufenden Jahre besonders früh eingetreten, sie machen sich schon seit einiger Zeit mit voller Kraft geltend. Sie wirken aber um so empfindlicher, als der Versand der wichtigsten Verkehrscentren in den letzten beiden Jahren in ganz ungewöhnlichem Maasse gestiegen ist. So hat sich der Versand von Steinkohlen — nach Mengen von je 10 t berechnet — entwickelt während des Septembers der Jahre 1895, 1896 und 1897 im Ruhrrevier von 281 917 auf 334 282 und 354 739, in Oberschlesien von 100 812 auf 117 606 und 130 951, zusammen von 382 729 auf 451 888 und 485 690. In der Zeit vom 1. Januar bis 30. September betrug der Versand in den genannten Jahren und Mengen im Ruhrrevier 2 536 458, 2 802 299 und 3 016 560, in Oberschlesien 900 013, 1 012 096 und 1 039 099, zusammen 3 426 471, 3 814 395 und 4 055 659. Es ist also in den drei ersten Vierteln des laufenden Jahres gegenüber demselben Zeitraume des Jahres 1895 der Versand im Ruhrrevier um 18,9 %, in Oberschlesien um 15,5 %, im ganzen um 18 % gestiegen. Diese starke Zunahme des Verkehrs wird aber noch weit übertroffen durch die Verkehrsentwickelung des Monats September; im Vergleich zu 1895 ist in diesem Monate des laufenden Jahres der Verkehr um 25,8 und 29,9 % gestiegen. So stark das rollende Material der Staatsbahnen in den letzten Jahren vermehrt worden ist, so hat die Vermehrung der Güterwagen doch nicht mit dieser ganz ungewöhnlichen Steigerung des Verkehrs Schritt halten können. Die Bestellungen der Staatsbahnverwaltungen finden ihre Grenze in der Leistungsfähigkeit der deutschen Wagenfabriken. Diese sind in der ganzen Zeit mit Lieferungen für die Staatsbahnen voll beschäftigt gewesen und sind auch jetzt mit der Ausführung der letzten Bestellungen noch auf Monate hinaus voll beschäftigt. Was zur Vermehrung des Wagenparkes der Staatsbahnen geschehen konnte, ist daher geschehen. Dass trotz dieser ganz ungewöhnlichen Vermehrung des Verkehrs und trotz des frühen Beginns des grösseren Kohlen- und Rübenversands dank den zweckmässigeren Einrichtungen der Bahnverwaltung die Verhältnisse sich gegen 1895 nicht verschlechtert haben, beweist die Thatsache, dass im Monat September 1895 in beiden Kohlenrevieren 15 086, im September 1897 aber nur 8 856 Wagen nicht rechtzeitig gestellt wurden.

— Von der preussischen und hessischen Eisenbahndirektion in Mainz erhielt die „Frankfurter Zeitung" folgende Zuschrift: Die seit Anfang vorigen Monats auf unseren Strecken wie auch auf denjenigen der Nachbarverwaltungen eingetretene ungewöhnliche und alle Voraussetzungen übersteigende **Zunahme des Güterverkehrs** hat auf einer Zahl diesseitiger Stationen — u. a. in Bingen, Mainz, Darmstadt, Worms — **Ansammlungen von Güterwagen und Gütern** zur Folge gehabt und die Beförderung der Güter vielfach gehemmt und verlangsamt, auch auf die Abfertigung des Personenverkehrs störend eingewirkt. Trotz der seit der Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn bereits erfolgten Ergänzung der Betriebsmittel, in Sonderheit der bedeutenden Verstärkung des Lokomotivparks, der vielfältigen Einlegung neuer Güterzüge, der umfänglichen Vermehrung des Personals bei gleichzeitiger namhafter Erhöhung der Beamtengehälter und Arbeiterlöhne haben die Störungen des Verkehrs nicht vollkommen beseitigt werden können und werden bei gleichbleibendem Verkehr voraussichtlich auch noch anhalten, da die der Staatseisenbahn-Verwaltung überkommenen baulichen und betrieblichen Anlagen für die Aufnahme eines so gewaltigen Verkehrs an sich wichtigen Stellen nicht als zureichend erweisen. Die Verwaltung, in Erkenntniss der ihr als einer öffentlichen Verkehrsanstalt obliegenden Pflichten, ist bestrebt, die Vervollkommnung und Erweiterung dieser Anlagen mit allen Kräften und auf das Schleunigste in das Werk zu setzen und überall dort sofortige Abhilfe zu schaffen, wo solches nach den örtlichen Verhältnissen in kürzester Frist möglich ist. Umfänglichere Anlagen lassen sich jedoch nur in gemessener Zeit herstellen. Das verkehrtreibende Publikum wird dieser Sachlage Rechnung zu tragen haben und Angesichts des ernsten Willens und der erkennbaren Bethätigung der Verwaltung zur schleunigen Behebung der Anstände sich einige Zurückhaltung in der Erhebung von Beschwerden auferlegen müssen. Hervorzuheben ist, dass das starke Anwachsen des Güterverkehrs auf diesseitigen Strecken auf Verkehrsumleitungen aus Anlass der Verstaatlichung nicht zurückzuführen ist, da solche bisher nicht in das Werk gesetzt wurden.

— Laut „Köln. Ztg." beträgt die Zahl der von der preussischen **Staatsbahnverwaltung** kürzlich unter der Hand vergebenen bedeckten **Güterwagen** nahezu 2 000; dazu werden demnächst 8 000 offene Güterwagen kommen. Hierdurch wie auch durch die früheren Aufträge sind die Eisenbahnwagenfabriken bis in das nächste Frühjahr hinein voll beschäftigt.

— Am 1. d. Mts. ist die vollspurige 4 km lange **Spremberger Kleinbahn** für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Dieselbe ist Eigenthum der Stadt Spremberg und führt von dieser nach dem Staatsbahnhofe Spremberg, wo sie an das preussische Staatsbahnnetz anschliesst. Die Betriebsverwaltung dieser Bahn, welche nur die Station „Stadtbahnhof Spremberg" mit vollen Abfertigungsbefugnissen für Personen- und Güterverkehr besitzt, hat ihren Sitz in Spremberg (Lausitz).

— **Bemessung der täglichen Dienstzeit des Bahnpersonals.** Da bei den Unfällen, welche zeitweise im Bereiche der bayerischen Staatsbahnen eintreten, und der hierauf folgenden gerichtlichen Untersuchung und Verhandlung die Entschuldigung der Ueberanstrengung im Dienst nicht selten vorgebracht wird, so hat die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen eine nochmalige Ueberprüfung der Diensteintheilung des Personals seitens der Oberbahnämter angeordnet und sich eine nochmalige Durchsicht vorbehalten. Die Oberbahnämter werden dafür verantwortlich gemacht, dass die Diensteintheilungen den Vorschriften über die Bemessung der täglichen Dienstzeit in jeder Hinsicht entsprechen und Ueberanstrengungen des Personals vermieden bleiben; gleiche Verantwortung wird allen Stations- und Werkstättenvorständen sowie den Ingenieuren hinsichtlich des Bahn- und Wechselwärterdienstes zugewiesen.

— Die Verwaltung der b a y e r i s c h e n S t a a t s b a h n e n bespricht in einer umfangreichen Denkschrift die im vollsten Sinne des Wortes als Vorübung für den Mobilmachungsfall aufzufassende **Thätigkeit der Eisenbahnen bei den letzten grossen Herbstmanövern.** Erschwert wurde in diesem besonderen Falle die eigentliche militärische Aufgabe der Bahnverwaltung durch die grosse Anzahl von Hofsonder- und Marstallzügen, durch die völlige Aufrechterhaltung des gewöhnlichen Personenverkehres und durch die Abfertigung von 20 Sonderzügen für das in seiner Schaulust übermässig ungeduldige Publikum. Schon mehrere Monate vor den Manövern hatten die verwickelten Verhandlungen mit den übrigen Staatsbehörden und mit den benachbarten Eisenbahnverwaltungen begonnen. Für die besonders schwierigen Tage vom 1. bis 4. September war für die 233 km lange Strecke von Nürnberg bis Aschaffenburg aus Mitgliedern der Generaldirektion ein besonderer Ausschuss gebildet worden, der sich sehr gut bewährt hat. Schon zwischen dem 12. und 30. August beanspruchte die Beförderung der Truppen zu den Brigade- und Divisionsmanövern ausser den vielfach benutzten fahrplanmässigen Zügen noch 72 Militärsonderzüge. Die schwierigste Aufgabe war die, nach der Truppenschau vom 2. September das 1. bayerische Armeekorps so schnell wie möglich von Nürnberg nach dem Manövergelände zu verbringen. Angemeldet waren 1019 Offiziere, 22 220 Soldaten, 3320 Pferde, 96 Geschütze, 84 Fahrzeuge, 227 Fahrräder und 194 800 kg Gepäck. Mit insgesammt 1470 Eisenbahnwagen ist dieser grossartige Transport ohne jede Störung und ohne nennenswerthe Verspätung in 29½ Stunden bewerkstelligt worden. Den Rücktransport der Truppen, bei dem bloss die Fusstruppen, nicht aber die auf den Landstrassen heimkehrende Reiterei und Artillerie in Betracht kommen, bezeichnet die Denkschrift als eine Leistung, wie sie die Geschichte des Eisenbahnwesens bisher nicht verzeichne. Mussten doch im Verwaltungsgebiet der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. auf engem Raum und in knapp bemessener Zeit vier Armeekorps einparkirt werden. Dabei hat von den 43 bayerischen Militärsonderzügen blos ein einziger eine grössere Verspätung gehabt. („Münch. Allgem. Zeitung.")

— Das bayerische Ministerium des Innern hat auf die Eingabe einer Handelskammer über Hebung der Müllerei folgenden Bescheid ertheilt:

Die Frage einer **differenzialen Tarifirung von Getreide und Mehl** kann nicht für die bayerische Staatsbahn allein, sondern nur für das Gesammtgebiet der deutschen Eisenbahnen einheitlich geregelt werden. Ob freilich eine Aenderung in der deutschen Güterklassifikation zu erzielen ist, erscheint zweifelhaft. Immerhin ist die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahn angewiesen worden, einen entsprechenden Antrag in der Tarifkommission zu stellen. Was den Antrag betrifft, es möge die Wiedereinführung der Staffeltarife für Mehlfabrikate verhindert werden, so liegen zur Zeit keine Anhaltspunkte vor, welche die Annahme zuliessen, dass die preussische Regierung mit der Absicht umgehe, die bezeichneten **Tarife** wieder aufleben zu lassen. Mit Rücksicht auf die in der Eingabe gestellten Anträge wegen der Aenderung der Ausbeuteverhältnisse für Mehl und Gries, wegen der Maassnahmen

gegenüber den französischen Mehlexportprämien, sowie der Aufhebung der Zollkredite für Getreide- und Mehlfabrikate wurde die Eingabe dem Reichsamte des Innern und dem Reichsschatzamte übermittelt. Die dort eingeleiteten Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

— In Bezug auf die **Bereitstellung von Güterwagen** hat die Verwaltung der bayerischen Staatsbahnen auf eine Eingabe der Handelskammer von Unterfranken, betreffend die Hebung der Müllerei, folgenden Bescheid gegeben:

Der Güterwagenbestand der bayerischen Staatsbahnen wird durch die eingeleiteten und zum Theil bereits vollzogenen Nachschaffungen, welche mit Rücksicht auf die in den letzten Jahren eingetretene bedeutende Verkehrssteigerung sich als nothwendig erwiesen haben, in entsprechender Weise ergänzt werden, so dass das vorhandene Wagenmaterial den Anforderungen des durchschnittlichen Verkehres vollkommen genügen wird. Den Güterwagenpark derart zu vergrössern, dass auch bei zeitweiliger aussergewöhnlicher Verkehrszunahme jede Nachfrage sofort befriedigt werden kann, erscheint jedoch nicht thunlich, da die Beschaffung des zu solchem Zwecke erforderlichen Mehrbestandes an Güterwagen ganz beträchtliche Kosten verursachen würde und für diese weiteren Transportmittel während des weitaus grössten Theiles des Jahres keine Möglichkeit der Benutzung gegeben wäre. Auch erscheint es selbstverständlich ausgeschlossen, in den Zeiten des stärksten Verkehres und des alsdann vorübergehend eintretenden Wagenmangels den Güterwagenbedarf einer einzelnen Interessentengruppe, wie etwa der Müllerei, in bevorzugter Weise zu befriedigen.

— Von der bayerischen Staatsbahnverwaltung sollen folgende **Betriebsmittel** um die Summe von 12 220 000 *M.* beschafft werden: a) 10 Schnellzugs-, 30 Güterzugs- und 20 Rangirlokomotiven; b) 10 vierachsige Personenwagen I./II. Klasse, 20 desgleichen dreiachsige, endlich 150 zweiachsige Personenwagen III. Klasse, zusammen 180 Personenwagen; c) 800 bedeckte und 800 offene, zusammen 1 600 Güterwagen. Dazu kommen an Aptirungskosten im Betrage von 337 000 *M.* für bereits vorhandene Fahrzeuge (Versehen von Personenwagen mit Gasbeleuchtung, mit Aborten, Ausrüstung von Güterwagen für den Eilgutverkehr und Beschaffung von Geschwindigkeitsmessern für vorhandene Güterzugslokomotiven).

— Die jüngst abgehaltene Generalversammlung der **Altenburg-Zeitzer Eisenbahngesellschaft in Liquidation** hat folgende Anträge genehmigt: 1. mit dem vorgelegten Schlussbericht der Liquidation sich einverstanden zu erklären, die Schlussrechnung als richtig anzuerkennen und den Liquidatoren für ihre Geschäftsführung Entlastung zu ertheilen; 2. Genehmigung dazu zu ertheilen, dass der in der Liquidationskasse verbliebene Rest von 21 050,99 *M.* für nicht eingelöste Aktien nebst Zinsen bei der Finanzhauptkasse zu Dresden mit dem Ersuchen hinterlegt werde, aus diesem Betrage die noch rückständigen 29 Stück Prioritäts-Stammaktien mit je 726,20 *M.* einlösen zu wollen; 3. des weiteren zu genehmigen, dass der in der Liquidationskasse vorhandene Saldo von 2 306,22 *M.* an den Staatsfiskus unter der Voraussetzung ausgeantwortet wird, dass die weiter erwachsenen und noch erwachsenden Kosten der Liquidation aus Staatsmitteln bestritten werden. Die Liquidation ist damit beendet und die Altenburg-Zeitzer Eisenbahngesellschaft definitiv aufgelöst.

— Ueber ein **neues Harzbahnprojekt** wird aus Harzburg berichtet, dass die Gesellschaft, welche die Sekundärbahn Walkenried-Braunlage baut, beabsichtigt, die Bahn bis Bad Harzburg weiterzuführen und hat selbige zu diesem Zwecke die einleitenden Schritte bei den Behörden gethan. Harzburg wird dadurch eine sehr günstige Verbindung nach dem Süden erhalten.

— Die **europäische Fahrplankonferenz** zur Feststellung des Sommerfahrplanes für 1898 wurde für den 8. und 9. Dezember d. J. nach Frankfurt a/M. einberufen. Den Vorsitz wird die Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. führen. Die Betheiligung ist diesmal auch auf die Dampfschifffahrt-Unternehmungen ausgedehnt worden, sodass über 150 Eisenbahn- und Schifffahrtanstalten vertreten sein werden. Die Anträge der betheiligten Verwaltungen müssen bis zum 15. November d. J. bei der genannten geschäftsführenden Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. eingebracht werden.

— Die japanische Staatseisenbahn wendet, wie die „B. N. N." melden, ihre Aufmerksamkeit immer mehr der **deutschen Eisen- und Maschinenindustrie** zu. Seit mehreren Monaten bereisen die beiden Staatseisenbahnbeamten Oberingenieur Dr. R. Nomura und Sekretär Dr. Jnuzuka ganz Deutschland, um alle für ihre Zwecke in Frage kommenden Werke und Fabriken kennen zu lernen. Die japanische Regierung lässt nämlich schon seit einiger Zeit nur noch durch Japaner selbst Bestellungen im Auslande machen und zwar nur bei Firmen, die im Verzeichniss des Verkehrsministeriums stehen. Oberingenieur Dr. Nomura soll infolge seiner Reise eine grössere Reihe von deutschen Firmen in dieses amtliche Verzeichniss haben eintragen lassen. In den nächsten Tagen kehrt er mit Dr. Jnuzuko von hier nach Japan zurück, doch werden schon Ende dieses Monats zwei andere Staatseisenbahn-Ingenieure, die Herren S. Hata und M. Oka in Berlin eintreffen.

— Die weltbekannte Firma **Siemens & Halske** beging am 12. d. Mts. die Feier ihres **50jährigen Bestehens**. Am 12. Oktober 1847 hatte Werner Siemens noch vor seinem Austritt aus der Armee, welcher er bis 1849 als Artillerieoffizier angehörte, in Gemeinschaft mit dem Mechaniker Halske in einem Hinterhause der Schöneberger Strasse eine kleine Telegraphenbauanstalt errichtet, aus welcher sich allmählich die heutige, auf allen Gebieten der Elektrotechnik bahnbrechend voranschreitende Anstalt entwickelte. Werner von Siemens, welcher bei der Thronbesteigung des Kaisers Friedrich durch Verleihung des erblichen Adels geehrt wurde, übergab 1890, nachdem schon früher der Theilhaber Halske aus der Firma ausgeschieden war, die Geschäftsleitung nebst den Zweiggeschäften in St. Petersburg und Wien seinen bisherigen Gesellschaftern, seinem Bruder Karl und seinen Söhnen Arnold und Wilhelm, unter deren zielbewusster Leitung das kürzlich in eine Aktiengesellschaft umgewandelte Unternehmen im Geiste seines 1892 verstorbenen Begründers fortgeführt wird.

Oesterreich-Ungarn.

— **Septembereinnahmen der österreichischen Privatbahnen.** Die Abschwächung des Verkehrs hat bei der Mehrzahl der Bahnen, für welche die Ausweise bereits vorliegen, auch über die erste Dekade des September (siehe Nr. 75 d. Ztg.) angehalten. Nach den vorläufigen Einnahmeausweisen stellen sich die Ergebnisse der ersten 9 Monate dieses Jahres im Vergleich mit jenen des Vorjahres wie folgt:

	Januar bis September 1897	gegen 1896
	Gulden	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . .	26 331 848	— 352 447
Südbahn	33 999 182	+ 454 221
österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft	18 800 095	— 870 282
österreich. Nordwestbahn, garantirte Linie	7 722 942	— 490 269
österreich. Nordwestbahn, Ergänzungsnetz	4 775 499	— 91 974
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	2 571 986	— 141 254

Die empfindlichste Mindereinnahme verzeichnet die Staatseisenbahn-Gesellschaft, deren Ausfall gegen das Vorjahr sich im September um 347 513 fl. erhöht hat. Der Ausfall der Nordbahn ist im September um 131 595 fl. gestiegen. Dagegen hat die definitive Abrechnung für den Monat Juni ein Rektifikationsplus von 133 875 fl. ergeben, wodurch die Mindereinnahme im September mehr als aufgewogen ist. Bei der Nordwestbahn Litt. A hat sich der Ausfall im September um 103 433 fl., bei der süd-norddeutschen Verbindungsbahn um 25 227 fl. erhöht. Dagegen hat sich der Ausfall der Elbethalbahn unter dem Einfluss der günstigeren Verhältnisse des Umschlagverkehrs um 45 507 fl. vermindert. Das Einnahmeplus der Südbahn ist im September um 65 391 fl. gestiegen.

— Das Handelsgericht in Prag hat auf Grund der Entscheidung des obersten Gerichtshofes vom 28. Juli d. J. mit Edikt vom 4. d. Mts. die Einberufung der Versammlung der Prioritätenbesitzer der **Prag-Duxer Bahn**, Emission 1883, zur Verhandlung über den bekannten **Verloosungskonflikt** für den 16. November ausgeschrieben. Die Anträge des Prioritätenkurators sind fast unverändert auf die Tagesordnung der Versammlung gestellt worden. Die einzige wesentliche Aenderung ist, dass auch die am 1. Juli d. J. vorgenommene Verloosung von 88 Stück Prioritätsobligationen mit in die Verhandlung einbezogen wird. Die Anträge des Kurators lauten:

a) Es sei die am 2. Januar d. J. vorgenommene Verloosung von 87 Stück und die am 1. Juli d. J. vorgenommene Verloosung von 88 Stück Prioritätsobligationen der Prag-Duxer Bahn, Emission 1883, als zu Recht nicht bestehend, nöthigenfalls im Wege der ordentlichen Klage nach Einholung und nach Rechtskraft des kuratelgerichtlichen Konsenses durch den gemeinsamen Kurator anzufechten. b) Der gemeinsame

Kurator hat die Verloosungen der 5 % Prioritäten der Prag-Duxer Bahn, Emission 1883, vom 2. Januar 1898 an einer Prüfung in der Weise zu unterziehen, ob bei diesen Verloosungen das im Tilgungsplane festgesetzte Maass der jeweilig zu verloosenden Prioritätsobligationen nicht überschritten wurde. c) Es sei der Beurtheilung des gemeinsamen Kurators anheimzustellen, die früheren Verloosungen der 5 % Prioritäten der Prag-Duxer Bahn vom 2. Januar 1893 wegen Ueberschreitungen der nach dem Tilgungsplane festgesetzten Zahl der zu verloosenden Prioritätsobligationen als rechtsungültig, mittelst Klage nach eingeholter rechtskräftiger kuratelgerichtlicher Genehmigung anzufechten. d) Der Kurator hat dahin zu wirken, dass bis zur gänzlichen Ausgleichung der über den Tilgungsplan hinaus erfolgten Mehrverloosungen jede weitere Verloosung unterbleibe e) Der Kurator hat Garantien zu beschaffen, dass nach Ausgleich des verminderten Standes der im Umlaufe befindlichen 5 % Prioritätsobligationen aus dem Jahre 1883 die jeweiligen Verloosungen unter steter Rücksichtnahme auf die verloosungsplanmässigen Bestimmungen und unter Bedachtnahme auf die durch die freiwillige Konversion dieser Prioritätsobligationen geschaffene Modifikation werden vorgenommen werden.

— Die Liquidatoren der **österreichischen Lokalbahngesellschaft** veröffentlichen den Geschäftsbericht über das Geschäftsjahr 1896. Der Bericht erörtert die bekannten Vorfälle, welche zur Liquidation des Unternehmens geführt haben, und erklärt, dass die Frist für die Gläubigerkonvokation zu Anfang August abgelaufen sei. In den letzten Tagen vor Ablauf der Frist wurden sehr beträchtliche und unerwartete Anmeldungen gemacht, die nach der Ansicht der Verwaltung nicht begründet sind und im Prozesswege angefochten werden sollen. (Vergl. Nr. 72 d. Ztg.)

— Die **Szegedin-Karlovaer Lokalbahn** wurde auf Grund der am 25. September d. J. stattgehabten technisch-polizeilichen Prüfung am 29. September d. J. dem Verkehre übergeben.

— Ueber die **Durchführung des Uebergangsdienstes** in den Stationen Ala und Avia, dann in Udine, Cormons und Görz wurde zwischen der österreichischen Südbahn und der italienischen Südbahn ein Uebereinkommen, datirt Florenz 15. Mai 1896, geschlossen, welches die Genehmigung der österreichischen und italienischen Aufsichtsbehörde erhalten hat.

— **Wiener Stadtbahn.** Zum Studium derselben kamen vor einigen Tagen zwei Organe des kaiserlich japanischen Kommunikationsministeriums nach Wien. Da in Tokio eine Hochbahn gebaut werden soll, so interessirten sich die japanischen Abgesandten hauptsächlich für die Hochbahnstrecke der Gürtelbahn, deren Vollendung bekanntlich nahe bevorsteht.

— **Umgestaltung des Budapester Westbahnhofes.** Infolge fortgesetzter Steigerung des Kohlenbedarfes der Hauptstadt reichen die am Westbahnhofe befindlichen Kohlenrutschen und Kohlengeleise trotz der vor kurzem erfolgten Erweiterung nicht mehr aus. Nachdem eine weitere Ausgestaltung derselben nicht möglich ist, trägt sich die Direktion der ungarischen Staatsbahnen mit der Absicht, einen besonderen Kohlenbahnhof zu errichten. Die Verlegung der dem Kohlenverkehr dienenden Anlagen sowie der Werkstätten und Heizhäuser würde die Umgestaltung des Westbahnhofes in der Weise ermöglichen, dass dieser zur Abwickelung des Personenverkehres der Hauptstadt in grösserem Maasse als bisher herangezogen werden könnte, was um so nothwendiger ist, als der Ostbahnhof (Centralbahnhof), der infolge seiner Lage ebenfalls nicht erweitert werden kann, früher oder später entlastet werden muss. Im Zusammenhange mit dieser Umgestaltung des Westbahnhofes soll der sonstige, dermalen noch daselbst abgewickelte Güterverkehr auf den Rákoser Rangirbahnhof verlegt werden, welcher aus diesem Anlasse eine entsprechende Erweiterung erfahren würde.

— Der **Elbeumschlagsverkehr** gestaltete sich im Monate September mit Rücksicht auf die guten Wasserstände recht lebhaft. Die böhmische Braunkohle, Zucker und Gerste lieferten für den Export zu Wasser ein wesentlich höheres Kontingent als im gleichen Monate des Vorjahres. Das ganze Umschlagsquantum des diesjährigen September bezifferte sich mit 3 046 335 (gegen 2 617 786) Metercentner, sodass sich das nennenswerthe Plus von 428 549 Metercentnern ergibt. An böhmischer Braunkohle gingen diesmal 2 547 620 Metercentner, also um 478 545 Metercentner mehr als in demselben Monat des Vorjahres auf dem Elbewege ab. Es wurden durchschnittlich täglich 850 (gegen 690) Wagenladungen Braunkohle umgeschlagen. An Zucker kamen 226 267 (gegen 182 049), also um 44 218 Metercentner mehr als im September 1896 zur Elbe. Auch der Gersteexport hatte sich diesmal besser entwickelt. Von diesem Artikel wurden 133 315 (gegen 120 289) Metercentner umgeschlagen.

— Der Wiener Magistrat hat der **internationalen Schlafwagengesellschaft** in Brüssel für den Betrieb der Schlaf- und Restaurationswagen auf Eisenbahnen die Erwirkung einer Konzession im Sinne der Bestimmungen der österreichischen Gewerbeordnung aufgetragen, gegen welche Verfügung die Gesellschaft den Rekurs an die niederösterreichische Statthalterei ergriffen hat.

— In Angelegenheit der in der **vorjährigen Gebahrung der königlich ungarischen Staatsbahnen vorgekommenen Mehrausgaben** hat der Handelsminister eine eingehende Motivirung an den Staatsrechnungshof gelangen lassen. Aus dieser Begründung seien folgende Daten hervorgehoben:

Im Jahre 1896 hat sich bei den, in betreff der Leistungen maassgebenden Faktoren, und zwar bei den zahlenden Zugskilometern ein erhebliches Plus im Belaufe von 2 236 168, d. i. 4,56 %, bei den zahlenden 1 000 Gemischt-Tonnenkilometern ein Plus von 1 399 130, d. i. 11,41 % gezeigt. Diese grosse Zunahme des faktisch abgewickelten Verkehres hat dem in Aussicht genommenen Verkehr gegenüber naturgemäss auch eine Steigerung der Betriebsausgaben nach sich gezogen. Bei den sachlichen Ausgaben hat dem votirten Kredit von 3 611 820 fl. gegenüber eine Ueberschreitung um 1 178 505 fl. stattgefunden. Zur Begründung derselben führt der Minister an, dass bei dem Aemter- und Kanzleierforderniss das Ausgabenplus der den präliminirten übersteigende Verkehr und die durch die Millenniumsausstellung verursachten Kosten herbeigeführt haben; unter dem Titel der Miethe und der Erhaltung der Aemter aber der Umstand, dass infolge der Personalvermehrung und der neuen Eintheilung und Regelung der Direktionsämter neue Lokalitäten gemiethet und adaptirt, ausserdem die Amtslokalitäten der Betriebsleitungen und Verkehrsvorstehungen erweitert werden mussten. Bei den Reise-, Uebersiedelungs- und Stellvertretungskosten erscheint die Ueberschreitung durch die 7—8 % betragende Zunahme des Verkehrs motivirt, welche auch eine gesteigerte Kontrole nöthig machte. Ueberdies konnte man dem Personale die Besichtigung der Ausstellung nicht verweigern, was wieder häufigere Stellvertretungen zur Folge hatte. In der Rubrik „Andere Ausgaben“ wurde die Ueberschreitung hauptsächlich durch die Landesausstellung und die mit derselben verbundenen Festlichkeiten verursacht. Der für ordentliche Erhaltungs- und Betriebsausgaben votirten Summe von 25 674 000 fl. gegenüber war die Mehrausgabe 1 089 787 fl. Von dieser Summe finden die bei den ordentlichen Erhaltungskosten des Oberbaues aufgetauchten Mehrausgaben ihre Begründung in der beträchtlichen Zunahme des Verkehrs, die bei dem Bahnhofdienst aufgetauchten Mehrausgaben von rund 650 000 fl. aber lassen sich auf die besonders im Bahnhofdienst zu Tage tretenden ausserordentlichen Verhältnisse des Geschäftsjahres 1896 zurückführen. Es mussten nämlich noch vor Eröffnung der Ausstellung alle jenen Verfügungen getroffen werden, welche im Interesse der schnellen, sicheren und ungehinderten Abwickelung des Verkehrs während der Ausstellung nöthig waren. Die unter dem Titel der ausserordentlichen Ausgaben votirte Summe von 686 625 fl. wurde um 609 988 fl. überschritten, was grösstentheils auf Elementarschläge und Unfälle zurückzuführen ist, da es unmöglich ist, diese im vorhinein auch nur annähernd zu bestimmen, sodass unter diesem Titel die Abweichungen dem Budgetvoranschlag gegenüber unausweichlich sind. Für die Vermehrung der Materialienbestände wurden als unpräliminirte Ausgabe 1 516 673 fl. angewiesen, welcher Summe eine entsprechende Vergrösserung des Werthes der Materialien im Mobilvermögen gegenübersteht.

Belgien.

— Auch **Belgien** hat seinen **herbstlichen Wagenmangel,** wie die Maassnahmen beweisen, zu welchen sich die belgische Eisenbahnverwaltung aus Anlass des steigenden Verkehrs nach einer Mittheilung des „Moniteur des chemins de fer“ genöthigt sieht.

Die Betriebsdirektion hat angesichts der in stetem Steigen begriffenen Wagenanforderungen, um den Bedürfnissen des Verkehrs zu genügen, zunächst die Beförderung von Bruchsteinen, welche zur Verbesserung landwirthschaftlicher Wege dienen sollen, vorläufig ganz eingestellt. Da ferner gewisse industrielle Etablissements früher zu Zeiten starken Verkehrs tägliche Wagenanforderungen gemacht haben, welche als durchaus übertrieben erkannt wurden, so hat die Verwaltung den Stationsvorständen strenge Weisung gegeben, in allen Fällen,

wo sie bezüglich der Zahl der als nothwendig bezeichneten Wagen Zweifel hegen, sofort den betriebsleitenden Beamten zu benachrichtigen, der seinerseits zu örtlichen Erhebungen bezüglich der Wagenverwendung schreiten wird.

Die Geldbussen für Nichtbenutzung von Wagen und für verzögerte Be- und Entladung sollen rücksichtslos eingezogen werden unter Vorbehalt aller sonst noch zweckmässig erscheinenden Maassnahmen.

— Aus Brüssel wird gemeldet, dass vom 1. Januar 1898 ab die **Eisenbahnwagen I. Klasse** auf Befehl des Eisenbahnministers abgeschafft werden sollen. Wir geben diese Nachricht mit allem Vorbehalt wieder. Sollte es sich bei dieser Nachricht nicht etwa nur um Abschaffung einer älteren Wagentype, die nur Abtheile I. Klasse enthielt, handeln?

Vereins-Ausland.

— Die Eisenbahn-Rückkaufskommission des Schweizer Ständeraths beschloss, beinahe allen vom Nationalrathe an dem **Rückkaufsgesetze** vorgenommenen Aenderungen zuzustimmen, namentlich auch der Bestimmung, dass der Bundesrath die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen wählt. Der Antrag der Kommissionen des Nationalrathes, betreffend Einbeziehung der Nebenbahnen in die Verstaatlichung, wurde mit 25 gegen 16 Stimmen mit unerheblichen Abänderungen angenommen.

— Die „Berliner Börsenzeitung“ schreibt: „Unter den vielen zur Ausführung vorgeschlagenen Bergbahnprojekten ist vielleicht das gewagteste das der **Drahtseilbahn zwischen dem Pilatus und dem Klimsenhorn.** Es soll nämlich zwischen diesen beiden Punkten, hoch durch die Lüfte, eine Reihe von sechs starken Drahtseilen gelegt und auf diesen 6 Seilen mittelst ebenso viel Rollen eine Achse angebracht werden, an welcher der Personenwagen einfach freischwebend über dem Abgrund hängt und mittelst eines an den Endstationen auf- und abgehaspelten Kabels von einem Bergesgipfel zum anderen direkt gezogen werden soll. Es sind ja die möglichsten Sicherheitsmaassregeln vorgesehen: Jedes Drahtseil einzeln soll so stark bemessen sein, dass es allein den belasteten Personenwagen tragen kann, so dass auch das Reissen von zwei, selbst drei Seilen den Wagen nicht fallen liesse; es sind für den Fall sonstiger Störungen selbstthätig wirkende Bremsen vorgesehen, die den Wagen sofort mitten auf der Seilbahn zum Stehen bringen, wonach er langsam zur niedrigeren Endstation laufen würde — aber mindestens auf den ersten Augenblick hat das ganze Projekt doch einen etwas wagehalsigen Charakter.“

Die Mittheilung klingt etwas abenteuerlich. Von anderer Seite ist unseres Wissens über ein derartiges Projekt noch nichts laut geworden.

— Ueber ein **bemerkenswerthes Beispiel von Geschwindigkeit auf den französischen Bahnen** berichtet das „Journal des transports“ wie folgt:

Am 14. v. Mts. gelegentlich der grossen Truppenschau über die an den Manövern betheiligten Armeekorps stellte die Nordbahngesellschaft Sonderzüge, um den Präsidenten der Republik in Begleitung des Königs von Siam und der Mitglieder der Regierung von Paris nach St. Quentin zu befördern. Der Zug bestand aus dem für offizielle Reisen des Staatschefs bestimmten grossen Salonwagen und mehreren nach neuestem und bequemstem Muster gebauten Wagen der Gesellschaft. Das Gewicht des Zuges betrug ohne Lokomotive und Tender 205 t und wurde von einer Verbundmaschine gezogen. Paris ist von St. Quentin 154 km entfernt. Auf dem Hinwege dauerte die Fahrt eine Stunde 43 Minuten, was einer Reisegeschwindigkeit von 90 km in der Stunde entspricht. Auf der Strecke war zwar kein Aufenthalt vorgesehen, aber der Zug musste seine Fahrt in der Nähe von Chantilly sehr erheblich verlangsamen, weil die Geleise dort gegenwärtig umgebaut werden, daher verschoben und auf einer provisorischen Brücke über einen Einschnitt geführt sind. Ausserdem musste die Geschwindigkeit beim Durchfahren der wichtigen Bahnhöfe Creil, Compiègne und Tergnier, in welche mehrere Seitenlinien einmünden, etwas ermässigt werden.

Die lange Steigung, welche nicht weit von Paris anfängt, wurde mit einer mittleren Geschwindigkeit von 80 km in der Stunde überwunden. Auf dem darauffolgenden Gefälle fuhr man mit 110 km in der Stunde. Die 33 km von Creil bis Compiègne wurden in 20½ Minuten zurückgelegt, d. i. mit 97 Kilometer Geschwindigkeit und die 47 km von Compiègne nach Tergnier in 30 Minuten, d. i. mit 94 km Geschwindigkeit in der Stunde.

Auf dem Rückwege beförderte der Zug nur den König von Siam und die Mitglieder der Regierung und legte den Weg von St. Quentin nach Paris gleichfalls in einer Stunde und 43 Minuten zurück. Der Abschnitt Tergnier-Compiègne wurde hierbei in 28½ Minuten, d. i. mit einer Geschwindigkeit von 99 km in der Stunde durchfahren. Schliesslich hat der Zug, mit welchem der Präsident der Republik nach Havre weiterfuhr, ebenfalls eine beachtenswerthe Fahrt gemacht. Gezogen von einer Verbundlokomotive legte der Zug die Entfernung von St. Quentin nach Amiens (88 km) in nur 54 Minuten zurück, was eine mittlere Geschwindigkeit von 98 km in der Stunde ausmacht. Die 90 km von Amiens nach Monterolier-Buchy wurden in einer Stunde durchfahren trotz mehrfacher Verzögerungen und obwohl eine ununterbrochene Steigung von 50 km Länge zu überwinden war.

— Der „Moniteur des chemins de fer“ empfiehlt zur **Vermeidung von Verlusten an Gepäckstücken** oder von Verzögerungen in der Lieferung eine Einrichtung zur thunlichst allgemeinen Benutzung, welche bereits vielfach mit Erfolg angewendet ist. Viele Personen schreiben nämlich auf die Gepäckoder sonstigen Stücke, welche sie der Eisenbahn anvertrauen, ihre Adresse und den Namen der Bestimmungsstation. Durch diese Vorsicht wird fast immer die Irreleitung der Stücke mit allen unangenehmen Folgen, als da sind Verzögerung in der Lieferung oder gar Verlust, vermieden. Um das Aufschreiben der Bestimmungsstation vor jeder neuen Reise zu erleichtern, stellt die Gesellschaft der französischen Orléansbahn auf ihren Bahnhöfen gummirte Etiketten in Heften und Päckchen von Schildern zum Verkauf, und zwar zum Preise von 5 Cts. für ein Heft mit 10 Etiketten oder ein Päckchen mit 10 Schildern.

— Das Jahr 1896 war für die **Dnjepr-Dampfschifffahrt** ungünstig infolge der **Herabsetzung der Eisenbahnfrachten** für Holz und des verminderten Getreideverkehrs aus den Gegenden am unteren Dnjepr. Der Verkehr wird nach einem Bericht des österreichisch-ungarischen Konsulats in Kiew von 2 Dampfschifffahrtsgesellschaften mit je 60 Dampfern und ausserdem von verschiedenen Privatunternehmern mit weiteren 60 Dampfern besorgt. Bisher wurden die Dampfer im Auslande gebaut, in Königsberg i/Pr., Antwerpen usw., doch hat unlängst eine Ministerialverordnung bei Neuanschaffungen die Herstellung der Dampfer in Russland zur Bedingung gemacht.

— Wie der Londoner Berichterstatter der „Birmingham Post“ von diplomatischer Seite erfährt, schweben gegenwärtig zwischen der britischen und italienischen Regierung Verhandlungen wegen des **Baues einer Eisenbahn vom Sudan nach dem rothen Meer.** Vor einiger Zeit wurde beschlossen, in der Angelegenheit keine weiteren Schritte zu thun, bevor nicht Kassala endgültig abgetreten worden sei; man scheint von diesem Beschluss jedoch zurückgekommen zu sein, denn obwohl die Kassalafrage noch nicht entschieden ist, sind die Verhandlungen wegen des Bahnbaues angeblich jetzt so weit vorgeschritten, dass die Vermessungen haben beginnen können.

— Der „London and China Telegraph“ theilt mit, dass die amerikanischen Baldwinwerke kürzlich eine Bestellung von **20 Lokomotiven für die japanischen Staatsbahnen** erhalten haben. Das ist, soweit bekannt, die zweite Bestellung Japans bei den genannten Werken. Die erste umfasste 30 Lokomotiven, und zwar 18 für die japanische Regierung und 12 für eine Privatgesellschaft. Die Ablieferung ist erst kürzlich erfolgt. Nach einer Erklärung der Leiter der Baldwinwerke sind die erzielten Preise niedriger als die von europäischen Fabriken geforderten. Auch haben auffälliger Weise die Amerikaner bei der Lieferung von Lokomotiven für Japan und China sich selbst eine so scharfe Konkurrenz gemacht, dass die diesen Ländern angebotenen Preise niedriger sind, als die den amerikanischen Eisenbahngesellschaften gestellten.

Allgemeines.

— **Ueber Passhöhen von Adhäsionsbahnen und Höhen, die mit Zahnrad- oder Seilbahnen erklommen werden,** macht die „Deutsche Bauzeitung“ nach einer kürzlichen Notiz der „N.-Z.“ folgende Meldung, allerdings mit der ausdrücklichen Bemerkung, dass sie die Genauigkeit der einzelnen Angaben nicht allenthalben verbürgen könne. Hiernach ergibt sich folgendes Bild:

Die europäischen Alpenüberschreitungen (Brenner 1 362 m, Mont Cenis und Arlberg 1 300 m, Seitenlinie der Brenner Bahn nach Lienz 1 200 m, Gotthard 1 155 m, Höllenthalbahn 894 m, Semmering 882 m) bleiben theilweise weit gegen Passhöhen

zurück, die von aussereuropäischen Bahnen überschritten werden. Hier kommen zunächst die verschiedenen nordamerikanischen Ueberlandrouten in Betracht: Northern Pacific mit 1 700 m, Canadian Pacific mit 1 900 m, Union Pacific mit 2 513 m. Es folgen die mexikanischen Bahnen, von denen die von Vera Cruz ausgehende — in Meereshöhe beginnende — Linie, der sich auf einem Zwischenpunkte die Südbahn anschliesst, Höhenlagen von 2 160 m, 2 415 m und 2 740 m (Pass) erklimmen. Beträchtlich grössere Höhenlagen werden von den Bahnen in dem nordamerikanischen Felsengebirge erreicht. Auf der Denver und Rio Grande-Stammbahn mit ihren Nebenlinien betragen die Passhöhen bezw. 3 120 m, 3 300 m und 3 450 m. Aber auch diese Höhen werden noch mit in den Schatten gestellt von den bestehenden 3 südamerikanischen Andenbahnen. Denn die chilenisch-bolivianische Bahn überschreitet das Gebirge in 3 960 m Passhöhe. Die peruvianische Centralbahn wird auf 20 km Länge in der Höhe von 4 470 m geführt und ihre Passhöhe beträgt 4 774 m. Die Schienen der Südbahn aber liegen auf 210 km in der Höhe von etwa 4 000 m und erreichen die Passhöhe erst in 4 470 m.

Ein paar Bahnen, welche mit theilweiser Benutzung der Zahnstange grössere Höhen ersteigen, sind die bosnisch-hercegowinische Staatsbahn, welche 880 m, die Eisenbahn Vordernberg-Eisenerz in Steiermark, welche 1 200 m und die Libanonbahn Beirut-Damaskus, welche etwa 1 300 m Höhe erreicht.

Einige Bergbahnen mit Zahnstangenbetrieb sind zu folgenden Höhen hinaufgeführt: Gaisbergbahn 1 286 m, die Bahn auf den Monte Generoso 1 600 m, die Rigibahn 1 751 m, die Pilatusbahn 2 076 m, die Rothhornbahn 2 250 m. Die höchste unter allen Bergbahnen ist die Bahn auf den Pikes Peak, den östlichsten Hochpunkt des nordamerikanischen Felsengebirges, da dieselbe einen 4 000 m hoch liegenden Aussichtspunkt erklimmt; ihr letztes Stück befindet sich augenblicklich im Bau.

Als die am höchsten hinaufreichende Seilbahn ist die auf das Stanserhorn am Vierwaldstätter See bekannt; dieselbe reicht zu 1 850 m Höhe hinauf.

— Eine amerikanische Eisenbahngesellschaft hat soeben, wie wir einer Mittheilung des Patentbüreau J. Fischer in Wien entnehmen, einen besonderen **Feuerlöschwagen** für den einen ihrer **Hauptbahnhöfe** fertiggestellt. Dieser Wagen ist 34 Fuss lang und hat an jedem Ende einen Behälter mit je 15 cbm Wasser. Zwischen diesen beiden Behältern befindet sich das Pumpenhaus mit einer Duplexpumpe. Das Wasser wird aus 8 Schläuchen von je $2^1/_2$ Zoll Durchmesser auf den brennenden Gegenstand geworfen. Bei der Benutzung wird der Wagen an eine der gewöhnlichen Lokomotiven der Gesellschaft angekuppelt und die Schlauchverbindung zwischen Lokomotive und Feuerlöschwagen hergestellt. Der Dampfdruck der Lokomotive bethätigt dann die Spritze, die einen Strahl durch 100 Fuss lange Schläuche bei einer Strahldicke von 1 Zoll schleudert. Diese Wagen werden besonders auf jenen Bahnhöfen gute Dienste thun, wo die Aufstapelung von viel Holz die Feuersgefahr vergrössert.

Auf der nächsten Pariser Weltausstellung soll **Telephonie ohne Draht** zum ersten Male vorgeführt werden, wie in einem kurzen Aufsatze der Pariser „Allgem. Revue für reine und angewandte Wissenschaften“ angekündigt wird. Leider wird die Einrichtung der neuen Erfindung noch nicht verrathen, vielmehr an der genannten Stelle nur dargelegt, auf Grund welcher physikalischen Beobachtungen die Telephonie ohne Draht auszuführen ist. Es sind hauptsächlich zwei Thatsachen zu berücksichtigen: erstens der Umstand, dass das Gesetz für die Fortpflanzung des Schalles, nach welchem die Intensität desselben im Quadrat der Entfernung abnimmt, in unserer Atmosphäre nur auf die Entfernung von einigen Kilometern zu Recht besteht. Auf weitere Entfernungen müssen sich die Schallwellen in einer Weise verändern, welche auch die Uebertragung des Schalles auf sehr grosse Distanzen ermöglicht. Die Explosion einer Pulverfabrik bei Rom am 23. April 1891 erzeugte z. B. einen Schall, welcher auf mehr als 250 km wahrgenommen werden konnte. Die zweite wichtige Thatsache ist, dass die durch einen Schall veranlasste Störung der Luft auch dann noch vorhanden sein kann, wenn sie dem Ohre nicht mehr vernehmbar ist. Wenn man z. B. am Eingange einer leeren Wasserleitung eine Pistole abfeuert, so kann die dadurch entstehende Luftwelle noch auf 50 km Entfernung in derselben Wasserleitung nachgewiesen werden, entweder durch eine Membran oder sogar an der hohlen Wange des Beobachters, während das Ohr nichts mehr wahrnimmt. Die musikalischen Töne zersetzen sich in derselben Art und werden nach Zurücklegung eines Weges von gewisser Länge zu Geräuschen, in denen die ursprünglichen Töne nicht mehr zu erkennen sind. Ein fliegendes Geschoss erzeugt eine Luftwelle, die nicht mehr als ein Millimeter dick ist und auf das menschliche Trommelfell nur höchstens für den 100 000sten Theil einer Sekunde wirkt, also vom Gehör kaum noch wahrgenommen werden kann. Für die Telephonie ohne Draht handelt es sich nun darum, die für das Ohr nicht mehr erkennbaren Luftwellen, welche durch einen Schall aus weiter Entfernung erzeugt werden, durch einen geeigneten Apparat in der ursprünglichen Weise wieder vernehmbar zu machen. Ein solcher Apparat muss bestehen aus einem Empfänger und einem Uebertrager der Tonwellen. Wie diese Apparate eingerichtet sein sollen, ist wie gesagt noch nicht bekannt gegeben, jedoch soll das Problem bereits gelöst sein, wodurch wir in den Stand gesetzt werden sollen, uns auf grössere Entfernungen ohne eine Drahtverbindung und ohne Zuhilfenahme der Elektrizität zu verständigen. Wunderbar will es uns nur erscheinen, dass der betreffende Erfinder mit der Veröffentlichung seiner Erfindung bis zum Jahre 1900 warten will. („B. N. N.“)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 16. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Kreuz-Stargard i. Pm. zwischen Collin und Stargard i. Pm. neu eingerichtete Haltestelle Strebelow für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet und gleichzeitig in den Gütertarif der Gruppe I-Bromberg, Danzig, Königsberg —, in den ostdeutschen Gütertarif — Gruppe I/II — und in den Berlin-nordostdeutschen Gütertarif — Gruppe I/III — einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Bromberg, den 9. Oktober 1897. (2301)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse und Namensänderung der Station Hankels Ablage-Zeuthen. Am 1. November 1897 wird die an der Strecke Berlin, Görlitzer Bahnhof-Königs-Wusterhausen zwischen den Stationen Grünau und Königs-Wusterhausen gelegene, dem Eil- und Frachtstückgut-Verkehr bereits dienende Station Hankels Ablage-Zeuthen auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Von dem gleichen Tage ab wird der Stationsname „Hankels Ablage-Zeuthen“ in „Zeuthen“ geändert.

Berlin, den 8. Oktober 1897. (2302)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-dänischer Kohlenverkehr. Mit dem 15. d. Mts. wird die Station Strib der dänischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1895 als Empfangsstation aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 8. Oktober 1897. (2303)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde usw. Am 1. November d. J. tritt für den vorbezeichneten Kohlenverkehr ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1892 nebst Nachtrag 1—6 aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält im allgemeinen Ermässigungen. Soweit sich danach jedoch Erhöhungen ergeben, bleiben die bisherigen Frachtsätze und Bestimmungen noch bis zum 1. Dezember d. J. in Kraft.

Der neue Tarif ist bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 50 ₰ für das Stück käuflich zu haben.
Kattowitz, den 12. Oktober 1897. (2304)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Auf 1. November 1897 gelangt Nachtrag IV zum badischen Expressguttarif zur Ausgabe.
Die im Nachtrag enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden. Die Bestimmung unter Ziffer 4 — Ziffer IV (2) betr. — gelangt gleichzeitig auch in den Expressguttarifen mit den übrigen Bahnen zur Einführung. Exemplare des Nachtrags können durch Vermittelung der diesseitigen Stationen unentgeltlich bezogen werden.
Karlsruhe, den 11. Oktober 1897. (2305)
Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober l. J. ermässigen sich im Ausnahmetarif Nr. 53 für Schwefelkiesabbrände die Frachtsätze Heufeld-Mähr.-Ostrau bezw. Schönbrunn von 136 ℳ auf 134 ℳ pro 100 kg.
München, im Oktober 1897. (2306)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab kommen für den Verkehr mit der Station Neuulm der bayerischen Staatseisenbahnen anderweite, gegen die bisherigen zum Theil um 1 bis 3 km erhöhte Tarifentfernungen zur Einführung.
Magdeburg, den 12. Oktober 1897. (2307)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung und
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Die auf den diesseitigen Linien zugestandenen Frachtvergünstigungen für die elsass-lothringischen Hagelbeschädigten werden bis zum 31. Mai 1898, also für Sendungen, welche vor dem 1. Juni 1898 zur Aufgabe kommen, gewährt werden.
Strassburg, den 6. Oktober 1897. (2308)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. November 1897 gelangt im ostdeutsch-österreich. Verbande für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der königlich preussischen Eisenbahndirektions-Bezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle, Kattowitz, Königsberg, Posen und Stettin einerseits und Stationen der k. k. österreich. Staatsbahnen südlich der Donau und österreichischen Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft andererseits ein neues Tarifheft 3 zur Einführung, durch welches das gleichnamige Tarifheft 3 (früher Heft 4) vom 1. August 1893 nebst Nachtrag I/VII aufgehoben wird.
Der neue Tarif, in welchem, mangels eines Bedürfnisses, Frachtsätze für die Klasse C 1 und C 2 nicht mehr aufgenommen erscheinen, enthält geänderte und neue Frachtsätze des Klassentarifs und der Ausnahmetarife, eine Anzahl neuer Ausnahmetarife sowie Frachtsätze des Klassentarifs und einiger Ausnahmetarife für Wien-Südbahn transito. Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen treten erst am 1. Dezember 1897 in Kraft.
Wann und zu welchem Preise der neue Tarif käuflich zu haben sein wird, wird noch besonders bekannt gemacht werden.
Etwaige Auskunft ertheilen bis dahin die Tarifbüreaus der betheiligten Bahnen.
Breslau, den 12. Oktober 1897. (2309)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und Bukowina, Heft 1. Mit dem 1. November l. J. wird die Station Rheinhausen des Direktionsbezirkes Köln in den Ausnahmetarif 4 d (Eisen) und die Station Lemberg der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 20 (Tabak) einbezogen. Die Höhe der Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.
Breslau, den 7. Oktober 1897. (2310)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Direkter Güterverkehr mit den kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.
1. Die Stationen der bayerischen Staatsbahn Diedorf und Girching dienen nunmehr dem Gesammtgüterverkehr. Die in den direkten Gütertarifen der bayerischen Staatsbahn mit deutschen Bahnen enthaltenen Bestimmungen über die Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen der genannten Stationen sind daher zu streichen.
2. Die Station der bayerischen Staatsbahn Langweid hat nun ab die Bezeichnung „Langweid am Lech" zu führen.

München, im Oktober 1897. (2311)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband. Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Dachau in den Ausnahmetarif 21 für Getreide und Malz einbezogen.
Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.
München, im Oktober 1897. (2312)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Getreide- etc. Ausnahmetarife, Theil III, Heft Nr. 1 und 2. Die neuen bereits angekündigten Getreidetarife Heft 1 und 2 vom 1. Dezember 1897 bringen auch insofern eine Verkehrsbeschränkung mit sich, als die Lagerhäuser zu Frankfurt a/M., Gustavsburg, Ludwigshafen a/Rh., Mainz und Mannheim nicht mehr als Reexpeditionsstellen für Getreide usw. in denselben erscheinen.
Die Einlagerung und Reexpedition von Getreide- etc. Sendungen ist daher vom 1. Dezember 1897 an in diesen Lagerhäusern nicht mehr zulässig.
München, im Oktober 1897. (2313)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr. Am 10. Oktober d. J. wird die Station Dahlbusch-Rotthausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Essen in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.
Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.
Köln, den 11. Oktober 1897. (2314)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. (Kohlen-Ausnahmetarif, Theil V, Heft 3.) Mit Wirksamkeit vom 1. November 1897 wird die neueröffnete Kohlen-Verladestelle Paredl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit nachstehenden Theilfrachtsätzen und kilometrischen Entfernungen in den Kohlen-Ausnahmetarif, Theil V, Heft Nr. 3 vom 1. Mai 1892 aufgenommen:

1. Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A.

Seite	bis zum Schnittpunkte von	Theilfrachtsätze für 10 000 kg in Mark bis zum Schnittpunkte Nr. 1	2
8 des Tarifs bezw. 3 des Nachtrages II	II. Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Paredl	44,2	44,6

2. Schnitt-Tafel A des Kilometerzeigers.

Seite	von	bis zu den Schnittpunkten Nr. 1 (Kilometer)	2	3	4
32 des Tarifes	II. Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Paredl	137	138	—	—

Die Schleppbahn-Gebühr vom Venus-Tiefbau-Schacht bis zur Station Paredl beträgt 1 ℳ 40 ₰ für 10 000 kg.
München, im Oktober 1897. (2315)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif II, Staatsbahn-Wechseltarife mit der Tarifgruppe II und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif. Mit sofortiger Gültigkeit wird die an der Strecke Camenz-Königszelt zwischen den Stationen Camenz und Frankenstein i/Schl. belegene Anschlussstelle Zadel, welche nur dem Wagenladungs-Güterverkehr der angeschlossenen Zuckerfabrik dient, in die vorbezeichneten Tarife einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen auf der Anschlussstelle ist ausgeschlossen. Soweit direkte Entfernungen und Frachtsätze für Zadel noch nicht erstellt sind, werden der Frachtberechnung die Entfernungen von Frankenstein i/Schl. mit einem Zuschlage von 3 km zu Grunde gelegt.
Breslau, den 13. Oktober 1897. (2316)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österr.-ungar. Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Obst, Theil VI Heft Nr. 1 vom 1. Dezember 1896. Mit Gültigkeit vom 1. November 1897 wird die Station Hochberg b. Saulgau der kgl. württembergischen Staatseisenbahnen in den oben bezeichneten Gütertarif einbezogen.
Die Frachtsätze bilden sich in beiden Abtheilungen des Tarifs durch Anstoss von je 0,14 ℳ. für 100 kg an die Sätze für die Station Waldsee.
München, im Oktober 1897. (2317)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güter- und Vieh- usw. Verkehr. Die an der Neubaustrecke Schwerin-Rehna der mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn gelegenen Stationen Gadebusch, Gr. Brütz, Holdorf, Lützow, Rehna und Warnitz i/Mecklenburg werden mit Gültigkeit vom 12. Oktober d. J., dem Tage der Betriebseröffnung, ab in den hanseatisch-ostdeutschen Verbands-Güter- und Vieh- usw. Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.
Berlin, den 8. Oktober 1897. (2318)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr. Unter gänzlicher Aufhebung des Holz-Ausnahmetarifs vom 1. März 1884 nebst Nachträgen treten die darin noch enthaltenen Sätze für die Brölthaler Eisenbahn am 1. Dezember d. J. ohne Ersatz ausser Kraft.
Köln, den 14. Oktober 1897. (2319)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Eier von a) galizischen Stationen, b) russischen Stationen treten bei Aufgabe einer Mindestmenge von 6 000 t 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis 30. September 1898 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen a)	b)
von Krakau transit . .	160 ₰	141 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Krakau transit . .	155 „	136 „
Nach Dresden-Elbkai		
von Krakau transit . .	207 „	173 „
Nach Tetschen/Bodenbach transit		
von Krakau transit . .	215 „	

Der Frachtsatz für Tetschen transit per 215 ₰ gilt für folgende sächsische Strecken: Dresden-Riesa-Röderau, Dresden-Grossenhain-Elsterwerda, Dresden-Chemnitz-Zwickau-Plauen. Für Stationen der Strecke Riesa-Leipzig, sowie für alle Stationen der preuss. St. B. über Leipzig, Röderau bezw. Elsterwerda hinaus ermässigt sich dieser Satz auf 202 ₰, für Stationen der preuss. Direkt.-Bezirke Köln, Elberfeld, Essen und Münster auf 182 ₰ pro 100 kg.
Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt. Hierdurch wird die Kundmachung in der Vereinszeitung Nr. 69 vom 4. Sept. l. J. Pos. 1957 ausser Kraft gesetzt.
Wien, am 11. Oktober 1897. (2320)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Kastanienholz-Extrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende 1898 in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	10 000 kg
nach Klagenfurt . .	343 ₰	316 ₰
„ Villach . . .	362 „	333 „
Von Schönpriesen-Umschlag		
nach Klagenfurt . .	338 ₰	311 ₰
„ Villach . . .	357 „	328 „
Von Dresden-Elbkai		
nach Klagenfurt . .	397 ₰	363 ₰
„ Villach . . .	416 „	380 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, am 12. Oktober 1897. (2321)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Preussisch-thüringischer Verband. Vom 1. Januar 1898 ab findet eine Ausgabe von Sonntags-Fahrkarten an den Buss- und Bettagen sowie am Charfreitage nicht mehr statt.
Die entsprechende Aenderung der im Tarif enthaltenen besonderen Bestimmungen ist gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.
Erfurt, den 9. Oktober 1897. (2322)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Für die bei Benutzung der Orient-Expresszüge zu erhebenden Zuschlagstaxen der Schlafwagen-Gesellschaft tritt am 1. Dezember 1897 ein neuer Tarif in Geltung.
Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage unser Tarifbüreau hier.
Strassburg, den 4. Oktober 1897. (2323)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

4. Verdingungen.

Der im ersten Halbjahre 1898 für die diesseitigen Werkstätten erforderliche Bedarf an

1. Stab- und Winkeleisen, verschiedener Güte,
2. Flusseisenblechen,
3. Kupfer- und Messingblechen, Kupferrohren, Rundkupfer, Rundmessing und Messingdraht

soll vergeben werden.
Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen hierzu sind von der Magazin-Hauptverwaltung hier gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (eventl. in Briefmarken) für jede Einzelnummer (ausschl. Rückporto) zu beziehen. Bei Einsendung des Betrages mittelst Postanweisung sind 5 ₰ Bestellgeld hinzuzurechnen.
Angebote sind spätestens bis zum 4. November d. J. an die genannte Dienststelle postgeldfrei einzureichen und werden am 5. November, Nachmittags 3 Uhr, im Sitzungszimmer des Personenbahnhofes hier eröffnet.
Die Bewerber bleiben bis zum 17. Dezember d. J. an ihre Gebote gebunden.
Chemnitz, den 13. Oktober 1897. (2324)
Maschinen-Hauptverwaltung
der königl. sächs. Staatseisenbahnen.

Pfälzische Eisenbahnen. Der Materialbedarf für den Betrieb der pfälzischen Eisenbahnen pro 1898 soll im Wege allgemeinen Angebots zur Lieferung vergeben werden. Gegenstandsverzeichnisse und Bedingnisshefte liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben zum Preise von 50 ₰ bezogen werden.
Angebote sind bis zum 10. November 1897, Mittags 12 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebote für Lieferung von Materialien pro 1898“ frei hierher einzureichen.
Die Bieter bleiben bis einschliesslich 15 Dezember an ihre Angebote gebunden.
Ludwigshafen a/Rh., 12. Okt. 1897. (2325)
Die Direktion.
v. Lavale.

Dänische Staatsbahnen. Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 200 000 Bahnschwellen und ca. 56 000 m Weichenschwellen aus Danziger Kiefernholz ausverdungen werden.

Die Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colbjörnsensgade, Kopenhagen, V., erhältlich.

Bietungstermin am 29. Oktober 1897, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Oktober 1897. (2326)

Der Bahnchef.

---

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Gasanstalts-Nebenprodukten. Die bis zum 31. März 1898 in den diesseitigen Gasanstalten zu Magdeburg und Halberstadt zur Gewinnung kommenden Nebenerzeugnisse und zwar etwa 90 000 kg Gasöltheer und 8 000 kg Kohlenwasserstoff sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 29. d. Mts. Vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 5. November d. J.

Magdeburg, den 11. Oktober 1897. (2327)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf alter ausgeschiedener Lokomotiven und eines ausgeschiedenen fahrbaren Dampfkessels. Die für unseren Dienst nicht mehr brauchbaren und deshalb ausgeschiedenen Lokomotiven Nr. 401, 491, 596, 870, 881, 887, 911, 914, 916, 917 und 1705 sowie der fahrbare Dampfkessel Nr. 340 sollen in ihrem gegenwärtigen Zustande verkauft werden. Etwaige Angebote ersuchen wir bis zum 26. d. Mts. Vormittags 11½ Uhr in versiegelten Couverts an das Centralbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion, hier, einzusenden.

Dieselben sind äusserlich mit der Bezeichnung: „Angebot auf den Ankauf ausgeschiedener Lokomotiven" zu versehen und werden in Gegenwart der zum Termin etwa erschienenen Bieter in dem Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofes zu Breslau um die genannte Zeit eröffnet werden. Die königliche Eisenbahndirektion behält sich dabei das Recht vor event. sämmtliche Angebote abzulehnen.

Die Lokomotiven und der Dampfkessel stehen in den Werkstätten zu Breslau (Freiburg), Breslau (Oderthor), Breslau (am oberschles. Bahnhofe) und in Lauban und können von den Aubietern daselbst besichtigt werden.

Breslau, den 5. Oktober 1897. (2328)

Königliche Eisenbahndirektion.

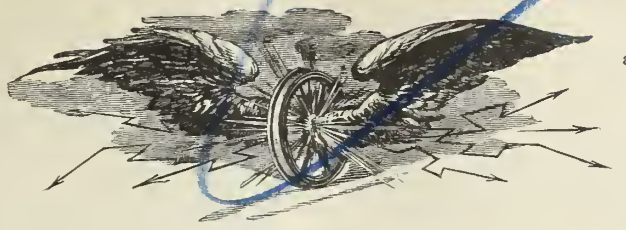
Anzeigen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Firma Siemens & Halske in Berlin-Charlottenburg, betr. Elektrische Lokomotiven, und ein Prospekt von J. Heins' Söhne in Halstenbek (Holstein), betr. Preisverzeichniss usw., bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 26.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8

Nr. 82. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 20. Oktober 1897.

Inhalt:

Bemerkungen zur Frage der Verminderung von Betriebsunfällen auf den preussischen Staatsbahnen.

Die vom königlich preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten eingesetzte Kommission ist unter anderen zur Aeusserung über die Frage veranlasst worden, ob die in ungewöhnlichem Maasse sich häufenden Betriebsunfälle mit den auf den preussischen Staatsbahnen gültigen Bestimmungen, Vorschriften usw. für die Handhabung des Betriebsdienstes in einen ursächlichen Zusammenhang zu bringen und ob von einer eventuellen Abänderung der letzteren eine Erhöhung der Betriebssicherheit zu erwarten sei.

Wenn auch nicht zu verkennen ist, dass der Bahnbetrieb schon wegen des Ineinandergreifens zahlreicher bei ihm mitwirkender selbständiger Faktoren stets mit unvorhergesehenen Zufälligkeiten rechnen muss, deren Einfluss auf die Betriebssicherheit mit dem Verkehr wächst, so wird doch auch zu untersuchen sein, ob die bedeutende Verkehrszunahme auf den preussischen Staatsbahnen allein eine ausreichende Erklärung für die Vermehrung der Unfälle abgibt, oder ob die letzteren nicht vielmehr als äusseres Symptom tieferliegender Umstände aufzufassen sind, mögen diese nun auf dem Gebiete der Staatsbahnen selbst liegen, oder in sonstigen Zuständen allgemeinerer Art ihren letzten Grund haben.

Diese Auffassung findet anscheinend eine gewisse Bestätigung durch die Thatsache, dass Unfälle, welche lediglich durch unberechenbare Ereignisse veranlasst worden sind, wie z. B. durch Achs- oder Schienenbrüche, Bahnfrevel usw., im allgemeinen äusserst selten sind, während die weitaus zahlreichsten Unfälle auf leicht zu vermeidende Verfehlungen im weitesten Sinne des Wortes zurückgeführt werden müssen. Dort also kann und muss die bessernde Hand angelegt werden, wenn eine Verminderung in der Zahl der Unfälle stattfinden soll.

Zu solchen Verfehlungen gehören vor allem:

1. Mängel der Verwaltung oder Organisation der Staatsbahnen im weiteren wie im engeren Sinne,

2. Unzulänglichkeit der vorhandenen Vorschriften und Bestimmungen sowohl für den Betrieb wie für die Unterhaltung der Bahn und ungenügender Ausbau oder unzureichende Ausrüstung derselben,
3. mangelhafte, entweder böswillig oder aus Unkenntniss vernachlässigte Handhabung bestehender Vorschriften durch das Personal.

Was zunächst die Verwaltung der preussischen Staatsbahnen anbelangt, so hat sich die jetzige Organisation, weil auf dem Prinzipe der Decentralisation im besten Sinne des Wortes und der vergrösserten Selbständigkeit der Inspektionen aufgebaut, nach dem einstimmigen Urtheil der Sachverständigen und auch des Publikums überall dort bewährt, wo nicht mehr aus althergebrachter Gewohnheit zum Theil noch nach den Grundsätzen der früheren Organisation verfahren wird.

Es mögen ja hier oder dort noch Mängel bestehen, die bei der Neuorganisation einer solch' umfangreichen Behörde, wie es die preussische Staatsbahnverwaltung ist, kaum zu vermeiden waren, es mag sein, dass manche Inspektionen und Decernate über das im dienstlichen Interesse wünschenswerthe Maass hinaus belastet sind, und dass in einzelnen Lokalressorts mitunter in zu fiskalischer, missverstandener Weise, wenn auch in bester Absicht, mit der Anforderung oder Verausgabung nothwendiger Geldmittel usw. zurückgehalten wird, deshalb aber über die Staatsbahnen als „System" den Stab zu brechen und mit dem Brusttone der Ueberzeugung, wie solcher die mangelhafte Sachkenntniss charakterisirt, dieses System in summarischer Art und Weise für die zahlreichen Unfälle der letzten Zeit verantwortlich zu machen, das mag zwar ein radikaler und bei der allgemeinen Beliebtheit der Eisenbahn von vielen Seiten auch beifällig begrüsster Schluss sein, ob er aber darum ein logischer und den Thatsachen entsprechender ist, steht dahin.

Prüft man vor allem die dem „System" vorgeworfene „Ausnutzung und Ueberbürdung" des Betriebspersonales, so ist zunächst die Thatsache zu betonen, dass erfahrene Eisenbahner über diesen in allgemeiner Form ausgesprochenen Vorwurf bedenklich den Kopf zu schütteln beginnen, nicht allein wegen der Folgen für die Disziplin und die Betriebssicherheit, d. h. mit anderen Worten für das Publikum, sondern auch für die Beamten selbst, um deren Wohl unberufene Vermittler so ängstlich besorgt sind.

Es könnte nur bedauert werden, wenn die maassgebenden Kreise sich hierdurch zu einer gar nicht durchführbaren Schematisirung der Arbeitszeit sämmtlicher Angestellten verleiten liessen, weil dadurch zahlreiche Beamtenkategorien, wie z. B. das Fahrpersonal sowohl in ihren finanziellen wie häuslichen Verhältnissen aufs ärgste geschädigt würden. Ein Aehnliches würde eintreten für diejenigen Beamten, welchen die Erlaubniss ertheilt ist, ausserhalb ihres Dienstbereiches Wohnung zu behalten. Es soll nun zwar keineswegs behauptet werden, dass das Eisenbahnpersonal an keiner Stelle Grund zu berechtigten Klagen über unzulässige Anspannung gehabt habe oder noch haben könne, sondern es soll nur dagegen Einspruch erhoben werden, dass eine solche durchaus nicht zu billigende Ueberanstrengung stillschweigend höheren Orts begünstigt oder sogar gern gesehen werde, also gewissermaassen zum „System" der preussischen Staatsbahnen gehöre.

Die ministeriellen Grundsätze über die tägliche Dienstdauer der Beamten sind wohl absichtlich etwas dehnbar gehalten, um dem billigen Ermessen derjenigen Lokalverwaltungsorgane, welche vor allem dazu berufen sind, die oberste Leitung in der Fürsorge für die Beamten zu unterstützen — der Inspektionsvorstände — einen gewissen Spielraum zu lassen und eine allen berechtigten Wünschen der Beamten entsprechende Diensteintheilung unter allen Umständen zu ermöglichen. Gebricht es diesen Organen, wo solches thatsächlich nöthig werden sollte, nicht am Muth der eigenen Meinung, bildet für sie das Wohl der Untergebenen die ultima ratio ihres Handelns, dann ist es gar nicht zu begreifen, wie solch allgemeine Klagen über „Ueberbürdung" haben Platz greifen können. Sollte dem Inspektionsvorstande bei dieser verdienst- und mühevollen Arbeit höheren Ortes, vom grünen Tisch aus unbegründeter Weise dazwischen gesprochen werden, was unzweifelhaft wohl nur ganz vereinzelt der Fall sein dürfte, so scheue er auch selbst den Konflikt nicht, wenn er vor Gott und seinem Gewissen im Recht zu sein glaubt. Denn er allein ist für die Dienstregelung der ihm unterstellten Beamten und Hilfskräfte organisationsmässig und moralisch verantwortlich, ihm allein, nicht aber der Staatsbahnverwaltung würde mit vollem Recht der Vorwurf zu machen sein, dass er es aus Menschenfurcht oder sonstigen Gründen verabsäumt hat, auf die Beseitigung vorhandener Missstände mit aller Macht hinzuwirken. Es ist indessen kaum anzunehmen, dass die Frage eines derartigen Konfliktes jemals praktisch werden und die vorgesetzte Behörde die volle Verantwortung auf sich nehmen sollte, gegen das billige Ermessen des Inspektionsvorstandes die demselben unterstellten Beamten in unzulässiger Weise dienstlich in Anspruch zu nehmen. Im übrigen braucht man sich wohl keiner allzu grossen Sorge darüber hinzugeben, dass gleichwohl in irgend einem abgelegenen Winkel des Staatsbahnnetzes derartige Missstände heimlich und unbemerkt fortwuchern könnten. Denn was immer innerhalb der Bahnverwaltung vor sich gehen mag, und sei es noch so intern, das pfeifen bekanntlich am nächsten Tage die Spatzen auf dem Dach und es gibt keinen Ort, der abgelegen genug wäre, dass ihn nicht die Millionen Arme der öffentlichen Tagespresse erreichten.

Sehen wir von den allgemein gehaltenen Klagen in der Tagespresse ab, so ist neuerdings durch eine Abhandlung in der „Neuen Zeit" der Versuch gemacht worden, die Staatsbahn mit eigenen Waffen zu schlagen. Dort wird behauptet, dass die Anlage 13 zum Bericht über die Ergebnisse des Betriebes pro 1895/96 die Ueberbürdung der Bahnbeamten derart überzeugend nachweise, dass jeder weitere Streit darüber unnöthig sei. Jeder Sachverständige und jeder nur einigermaassen aufmerksame Leser sollte und müsste es wissen, dass die planmässige Dauer des täglichen Dienstes, wie solche in der betreffenden Anlage nachgewiesen ist, kein Urtheil darüber zulässt, ob Beamte, selbst wenn sie dort mit einer Dienstdauer bis zu täglich 16 Stunden aufgeführt werden, ohne weiteres als überbürdet anzusehen sind. Denn es konnte ihm nicht entgehen, dass z. B. von den 4 807 dort bezeichneten Beamten, welche bis zu 16 Stunden Dienst haben, 3 416 Zugbegleitungsbeamte in Abzug zu bringen sind, welche nur bis zur durchschnittlichen Höchstgrenze von 11 Stunden täglich dienstlich in Anspruch genommen werden, und dass diese Beamten nur deshalb in der fraglichen Abtheilung mit aufgenommen worden sind, weil sie je nach der Entfernung, auf welche Züge zu begleiten sind, an einzelnen Tagen eine Dienstleistung bis zur Dauer von 16 Stunden zu verrichten haben.

In dieser als Höchstleistung festgesetzten täglichen Dienstdauer sind mit eingerechnet alle Ruhepausen bis zu einer Dauer von 4 Stunden und darüber, und es soll nach der bestehenden Vorschrift ausserdem der Dienstleistung jedesmal eine längere Ruhepause in der Heimath folgen. Wer die Wünsche der zumeist verheiratheten Fahrpersonale aus näherem persönlichen Verkehre mit denselben kennt, weiss, dass bei ihnen nichts mehr Widerspruch finden würde, als eine generelle Schematisirung ihres Dienstes auf Grundlage einer gleichmässig auf alle Tage zu vertheilenden Dienstdauer. Denn der Erfolg würde für zahlreiche Personale kein anderer sein, als ständiges Uebernachten auf Zwischenstationen und eine damit verknüpfte Entfremdung vom häuslichen Herd mit allen bedenklichen Folgen für die Beamten selbst und deren Familien. In wie weit der häufigere Wechsel der Personale, insbesondere bei den Fernzügen mit einer Belästigung der durchgehenden Reisenden verknüpft sein würde, mag unerörtert bleiben.

Nach den Erfahrungen, welche die Bahnverwaltung zu machen die ausgiebigste Gelegenheit findet, ist kaum anzunehmen, dass das reisende Publikum im Interesse einer solchen

„humaneren“ Diensteintheilung auch seinerseits willige Opfer darbringen würde, und wären es auch nur solche der Bequemlichkeit. Werden nun 3 416 Zugbeamte mit einer durchschnittlichen Tagesdienstleistung von höchstens 11 Stunden — nicht 16 — von den aufgeführten 4 807 Beamten in Abzug gebracht, so blieben noch 1 391 von insgesammt 274 264 im ganzen bei den preussischen Staatsbahnen beschäftigten Personen mit einer täglichen Dienstdauer von 16 Stunden übrig. Auch bezüglich dieser Beamten scheint es dem Statistiker der „Neuen Zeit“ entgangen zu sein, dass dieselben nicht t ä g l i c h einen Dienst von solcher Dauer zu versehen haben, sondern zumeist nur an einzelnen, den sogenannten Wechseltagen, und dass in dieser Dienstdauer alle Pausen von zum Theil erheblicher Länge mit eingerechnet sind. In der Regel haben die fraglichen Beamten einen derartig einfachen, leichten Dienst zu versehen, dass von einer „anstrengenden Arbeit“ ebenso wenig die Rede sein kann, wie z. B. bei der Funktion eines Hauswartes, welcher so zu sagen Tag und Nacht im Dienst ist. Wer würde es z. B. für eine Ueberbürdung erklären, wenn einem Bahnwärter auf einer Nebenbahn, auf welcher 12 Züge täglich verkehren, zugemuthet wird, an den Wechseltagen während einer Dienstdauer von 16 Stunden eine Schranke im ganzen 12 Mal zu öffnen und zu schliessen, wenn er zwischen den einzelnen hierfür erforderlichen Kraftleistungen Erholungspausen bis zu 4 Stunden und womöglich in unmittelbarer Nähe seines schwierigen Postens Wohnung hat? Es sollte zwar niemand seinen Beruf als Nebenamt behandeln, wenn aber irgend einem Beamten, so ist gerade den bis zu 16 Stunden beschäftigten die ausgiebigste Gelegenheit dazu geboten. Merkwürdig, dass für solche schwierige Posten sich noch weit mehr Bewerber finden, als die Bahnverwaltung thatsächlich gebrauchen kann, und dass die Inhaber sich so ungern von denselben trennen, obgleich ihnen, als erprobten und gewissenhaften Männern nicht selten von der Privatindustrie weit günstigere Angebote gemacht werden.

Es käme ein weiterer dem „System“ der Staatsbahnen als solchem gemachter Vorwurf in Betracht, die „Hungerlöhne“ der Hilfsbediensteten und Arbeiter, worüber auf Anlage 9 des Betriebsberichtes für 1895/96 die erforderlichen, vielfach unverstandenen bezw. entstellten Angaben enthalten sind. Zunächst ist zu bemerken, dass zur Ermittelung des J a h r e s einkommens der in der Tabelle 9 angegebene Durchschnitts-Lohnsatz für sämmtliche Hilfsbeamte nicht mit 300, sondern mit 365 zu multipliziren ist. Dieses gilt bezüglich der unter den Nummern 1 bis 29 aufgeführten Arbeiter. Auf die meisten, nicht alle, Arbeiter der übrigen Klassen unter den Nr. 30 bis 37 kommt allerdings im Durchschnitt eine Zahl von etwa 300 jährlicher in Rechnung zu stellender Arbeitstage. Wird dieses berücksichtigt und ausserdem in Rechnung gezogen, dass für die letztgenannten Arbeiter die geleisteten und bezahlten Ueberstunden bei der Ermittelung des Durchschnittsverdienstes ausser Acht gelassen sind, und dass ausserdem zahlreiche Hilfsbeamte die bestimmungsgemässen Fahr-, Stunden- und Nachtgelder sowie Materialersparniss-Prämien gewährt erhalten, dass ferner der angegebene Durchschnittslohnsatz die ganzen, weiten Gebiete der von dem preussischen Staatsbahnnetz berührten Theile der Monarchie umfasst, in welchen naturgemäss die Bedingungen der Lebenshaltung die allergrösste Verschiedenheit aufweisen, — so wird ein unabhängig urtheilender Mann sich nicht ohne weiteres für berechtigt halten zu behaupten, diese von der Staatsbahnverwaltung gezahlten Durchschnittslöhne seien offenbar „systematische Hungerlöhne“. Wollte die Staatsbahn sich auf einen manchesterlichen Standpunkt stellen, so könnte sie die obige Behauptung durch den Nachweis entkräftigen, dass es ihr bisher noch stets gelungen sei, mehr als genügende Arbeitskräfte zu den genannten „Hungerlöhnen“ zu finden. Wer im Bahnbetriebe längere Zeit praktisch thätig gewesen ist, weiss, dass bei der Bahnverwaltung ein Arbeitermangel nur an besonders lebhaften Industriecentren und auch dort nur zu Zeiten des Aufschwunges der Industrie eintritt, und dass gerade die Beschäftigung bei der Bahn in Arbeiterkreisen wegen der mässigen Ansprüche die hinsichtlich der Leistungsfähigkeit gestellt werden, der humanen Behandlung und wegen der Regelmässigkeit der Beschäftigung zumeist der Arbeit in der Privatindustrie weitaus vorgezogen wird, selbst wenn die letztere einen vorübergehenden besseren Verdienst in Aussicht stellen sollte. Wenn nun trotz alledem immer wieder von einem systematischen Herabdrücken des Lohnes der Eisenbahnarbeiter die Rede ist, und diese ständig wiederholte Behauptung, weil sie mit der nöthigen Bestimmtheit aufgestellt und gedruckt wird, schliesslich in weiten Schichten als unumstössliches Axiom gläubig hingenommen wird, — wen kann's befremden, der die Geschmacksrichtung des deutschen Zeitungsphilisters kennt? Wenn überhaupt irgend eine preussische Verwaltung, so hat am allerwenigsten die preussische Staatsbahnverwaltung das Licht der Oeffentlichkeit zu scheuen. Gerade sie, als eine öffentliche Verkehrsanstalt im eminentesten Sinne des Wortes erkennt der durch die Tagespresse vertretenen öffentlichen Meinung voll und ganz das unverkümmerte Recht der Kritik zu, ja es kann ihr sogar nichts erwünschter sein, als dass sie durch öffentliche Besprechung auf vorhandene Missstände aufmerksam gemacht wird. Denn sie, im gewissen Sinne ein lebender Organismus, ein ewig Werdendes, nie ganz Vollendetes, ist, wenn sie fortschreiten und nicht versumpfen will, gleichfalls darauf angewiesen, den keinem lebenden Wesen ersparten Kampf ums Dasein auszufechten. Was indessen die spezielle Fürsorge für ihre Angestellten anbelangt, so ist sich die Leitung der preussischen Staatsbahnen gleichwohl bewusst, dass der Ritter des geflügelten Rades auch ein Ritter der Arbeit sein muss, er sitze am grünen Tisch oder auf der Bremse, dass kein Beruf in höherem Maasse den vollen und ganzen Mann für sich beansprucht, als der des Eisenbahners — und wenn die Staatsbahnverwaltung vielleicht auch noch nicht in der Lage war, in Anerkennung dieser Dienste ihrer Angestellten allen berechtigten Anforderungen, auf welche der Fortschritt der Zeitanschauung langsam, aber unentwegt hindrängt, nachzukommen, so braucht sie doch schon jetzt — was die Fürsorge für ihre Angestellten anbelangt — keinen anderen Vergleich mit irgend einem anderen Grossbetriebe im Staate oder mit der Privatindustrie zu scheuen.

Die weiteren Behauptungen, dass der Büreaukratismus, Formalismus, Assessorismus und weiss Gott, was sonst noch alles an den Unfällen Schuld seien, brauchen schliesslich wohl nicht zu ernst genommen werden; wer aus eigener Erfahrung kennen gelernt, wie wenig büreaukratisch und mit welcher Schaffensfreudigkeit in der Eisenbahnverwaltung gearbeitet wird, und wie das Bestreben j e d e r einzelnen Verwaltungsstelle darauf gerichtet ist, den Anforderungen des Verkehrs innerhalb der durch die Nothwendigkeit gezogenen Grenzen nach Möglichkeit gerecht zu werden, der kann von jenen allgemeinen Redensarten, die nun einmal zum Anputz jeder Anklage gegen die Eisenbahn nöthig sind, ruhig zur Tagesordnung übergehen.

Wir kämen zum zweiten Punkt, betreffend die Betriebsvorschriften, Ausrüstung der Bahn usw.

Was zunächst die Vorschriften für den Betrieb anbelangt, so war es ohne Zweifel bislang nicht räthlich, auf diesem Spezialgebiete Reformen im gleichen Umfange einzuführen, wie solche bei der Neuorganisation der Staatsbahnen auf anderen Verwaltungsgebieten durchgeführt werden konnten. Denn gerade dieser Theil des Eisenbahndienstes ist zu enge mit dem eigentlichen Betriebsdienste verwachsen, als dass es räthlich gewesen wäre, von alt gewohnten bewährten Pfaden zu einer Zeit abzuweichen, in welcher das gesammte Bild der Bahnverwaltung unter der Einwirkung der Neuorganisation einer fundamentalen Umänderung entgegen ging. Zur grössten Vorsicht in dieser Beziehung mahnt vor allem der Grundsatz möglichster Beharrlichkeit, Stetigkeit und Ruhe im Bahnbe-

triebe, der ohne Frage die erste Bedingung der Betriebssicherheit in sich schliesst. Diesen Grundsatz wird kein erfahrener Betriebstechniker ohne zwingende Ursache aufgeben mögen, selbst wenn im einzelnen Falle aufstrebende, jüngere Elemente ein schnelleres Vorgehen als wünschenswerth erachten sollten. Was Wunder, wenn unter dem Einfluss dieses gewiss berechtigten konservativen Standpunkts manches in die Neuorganisation mit herübergenommen worden ist, mit welchem im Laufe der verflossenen 2 Jahre nur allmählich aufgeräumt werden durfte, was Wunder, wenn hier und da auch jetzt noch einige Einrichtungen bestehen, die — auch wenn ihnen noch so viele Thränen nachgeweint werden sollten — unrettbar dem Tode verfallen sind?

Vor allem dürfte in dieser Hinsicht das jetzige Instruktionswesen einer genaueren Prüfung in der Richtung zu unterziehen sein, ob nicht eine etwas zeitgemässere Umgestaltung desselben angängig wäre. Diese Prüfung würde eine gewisse Begründung durch die Thatsache finden, dass durch die jetzige formelle wie inhaltliche Zersplitterung e i n e s Stoffes in zahlreiche Einzelinstruktionen die Uebersichtlichkeit des Ganzen und das Verständniss des Wesentlichen für manche Beamtenkategorien erschwert wird. Auch dürfte zu prüfen sein, ob die Zahl der Instruktionen, welche den Beamten überwiesen werden, oder von welchen sie Kenntniss haben sollen, zum Theil nicht über das praktische Bedürfniss und das Verständniss der betreffenden Beamten hinausgeht. Denn es ist nicht zu verkennen, dass selbst für die besser vorgebildeten Beamten die Zersplitterung des unbedingt zu Wissenden von nachtheiligen Folgen insofern begleitet sein kann, als hierdurch unter Umständen oberflächliches, flüchtiges Lesen, mangelhaftes Verständniss, Verwechselung des Wichtigen mit dem Unwichtigen, d. h. zum Schluss eine bedenkliche Unwissenheit selbst bei geringfügigen, einfachen Fragen befördert wird, eine Unwissenheit, die im weiteren Verlaufe der Entwickelung zur Charakterschwäche und zu einer bedauerlichen Abhängigkeit von untergebenen Organen führen kann. Deshalb dürfte es vor allem zweckmässig sein, die wesentlichsten auf die Sicherheit des Betriebes bezüglichen Bestimmungen in klarer und leicht verständlicher Sprache, allen Beiwerkes entkleidet, in einer möglichst handlichen und nicht umfangreichen Anweisung zusammen zu fassen und diese sämmtlichen beim Betriebe beschäftigten Personen als Vademecum mitzugeben. Jeder Nachtrag zu derselben würde ohne Genehmigung der Centralinstanz als unzulässig zu erklären sein. Da im Grunde genommen wenige Vorschriften für die Wahrnehmung der Betriebssicherheit im allgemeinen genügen, so könnte alsdann wohl verlangt werden, dass jeder Beamte alles das genau wisse und verstehe, was dieses als Fahr d i e n s t vorschriften — nicht Fahr p l a n - vorschriften — zu bezeichnende Vademecum enthält. Beispiele und Zeichnungen müssten den Text und die praktische Handhabung erläutern.

Was die einzelnen Spezialinstruktionen insbesondere anbelangt, so würde eine Besprechung derselben — so angezeigt dieselbe auch an sich sein würde — zu weitab führen. Es sei nur erwähnt, dass von den allgemeinen auch für das Reich gültigen Vorschriften für die Sicherheit des Betriebes auf den preussischen Staatsbahnen der Wortlaut des Abschnittes I der Betriebsordnung etwas zu allgemein gehalten ist. Insbesondere dürften die Vorschriften für die Sicherung der Weichen wohl nicht alles dasjenige enthalten, was für die Betriebssicherheit nach dem jetzigen Stande des Signalwesens als wünschenswerth zu erachten ist. Vor allem möchte geprüft werden, ob es sich nicht empfehle, die Achszahl der Güterzüge auf höchstens 100 festzusetzen, damit in der Beförderung dieser Züge und der von ihnen abhängigen Personenzüge eine grössere Regelmässigkeit zu ermöglichen sei. So lange der Umbau derjenigen Bahnhöfe, welche der übergrossen Länge der Züge nicht mehr gewachsen sind, noch nicht beendet ist, würde die vorgeschlagene Herabsetzung der Achszahl auch mit einer Verminderung der jetzigen Betriebserschwernisse gleichbedeutend sein. In ähnlicher Weise bedürfte vielleicht auch die Bahnordnung für die Nebenbahnen — nachdem auf den letzteren die zulässige Fahrgeschwindigkeit wesentlich erhöht worden ist — einer Ergänzung der diesbezüglichen Bestimmungen im Sinne einer erhöhten Betriebssicherheit. Weiterhin dürfte zur Beseitigung der auf einzelnen Strecken aufgetretenen Verkehrsstauungen zu erwägen sein, ob nicht durch anderweitige, wenn auch nur vorübergehende Instradirungen den zeitigen Betriebsmissständen abgeholfen werden könnte. Was endlich die Frage der Unterhaltung, der Ausrüstung und des Ausbaues der Staatsbahnen anbelangt, so ist aus dem jüngst im Reichsanzeiger veröffentlichten Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten klar ersichtlich, dass hierin alles dasjenige geschieht, was für die Erhaltung der Betriebssicherheit nur irgend wünschenswerth ist. Gegenüber dem Vorwurf, dass die Vergrösserung verkehrsreicher Bahnhöfe nicht immer mit derjenigen Beschleunigung erfolge, wie solche im Interesse der Betriebssicherheit erwünscht sei, ist einerseits auf den ganz ungeahnten Verkehrsaufschwung, der sich in den letzten Jahren geltend gemacht hat, sowie auf den weiteren Umstand zu verweisen, dass die Beschleunigung solcher Bauten in vielen Fällen nicht ausschliesslich vom Willen der Bahnverwaltung abhängt, sondern dass hierbei auch andere maassgebende Faktoren und vornehmlich die für die Enteignung von Grundeigenthum gültigen gesetzlichen Bestimmungen mit in Frage kommen.

Zum dritten Punkt, betreffend mangelhafte Handhabung bestehender Betriebsvorschriften, ist zu bemerken, dass fast bei allen Unfällen der letzten Zeit thatsächlich nicht entschuldbare Dienstvernachlässigungen des verantwortlichen Personals konstatirt worden sind. Wenn auch gegen solche Beamte mit scharfen Strafen unnachsichtlich vorgegangen werden muss, so wird andererseits doch auch hier in Erwägung zu ziehen sein, ob nicht Maassnahmen grundsätzlicher Art angezeigt seien und zwar in der Richtung, dass hinsichtlich der Qualifikation der Beamten des äusseren Dienstes noch höhere Anforderungen zu stellen seien wie zeither. Dieses würde wohl zu erreichen sein durch eine Verschärfung der Vorschriften für die Vorbildung, Ausbildung, vorläufige und endgültige Prüfung, sowie insbesondere für die Ueberwachung des Ausbildungsganges der Anwärter durch die Inspektionen. Obgleich der Besitz tüchtiger Kenntnisse a l l e i n den brauchbaren Betriebsbeamten nicht ausmacht, so ist eine sachgemässe Vorbildung doch in a l l e n Fällen eine unerlässliche Vorbedingung der Brauchbarkeit für einen bestimmten Posten im Staatsbahnbetriebe. Ob es bei dieser Neuregelung zu ermöglichen ist, das Einrücken in etatsmässige Stellen und das Aufrücken innerhalb derselben für derartig vorgebildete Beamte etwas schneller, als bislang von statten gehen zu lassen, ist eine weitere Frage, welche dem wohlwollenden Ermessen der leitenden Kreise nur dringend anempfohlen werden kann. Das Gefühl voller Verantwortlichkeit würde hierdurch bei den in Frage kommenden Beamten jedenfalls erheblich vermehrt werden.

Wie aus obigen Darlegungen ersichtlich, beruht die Wahrung der Betriebssicherheit hauptsächlich in den Händen derjenigen lokalen Verwaltungsorgane, welche zur speziellen Leitung des Betriebes innerhalb bestimmt abgegrenzter kleinerer Bezirke berufen sind — der Inspektionen. Es ist deshalb Aufgabe einer vorsorglichen Verwaltung, diese Organe stets auf derjenigen Höhe voller Leistungsfähigkeit zu erhalten, welche dieselben befähigt, den schwierigen Anforderungen des Betriebes überall voll und ganz gerecht werden zu können. Da heisst es zunächst: Den rechten Mann an den rechten Platz stellen! Sodann aber gilt es unseres Erachtens, mit Argusaugen darüber zu wachen, dass die Inspektionen in der ihnen organisationsmässig verbrieften Selbständigkeit in keiner Weise beschränkt und alle überflüssigen Bevormundungen vermieden werden, welche geeignet sind, die Arbeitsfreudigkeit und da-

mit auch das Verantwortungsgefühl, welches diesen wichtigen Dienststellen innewohnen soll, zu beeinträchtigen.

Nunquam retrorsum! Das ist der Weckruf an Alle, welche als Ritter der Arbeit unter dem Zeichen des geflügelten Rades am sausendem Webstuhl der Zeit geschaffen. Welcher Eisenbahner würde diesem Rufe wohl nicht Folge leisten, zumal zur jetzigen Zeit?

St.

Welcher Zeitpunkt ist maassgebend für die Gültigkeit der anzuwendenden Tarife?

Von **Dr. Heinrich Schlesinger.**

In jüngster Zeit ist auf dem noch immer sehr ergiebigen Felde frachtrechtlicher Meinungsverschiedenheiten aus Anlass einiger konkreter Reklamationsfälle eine neue, den heissumstrittenen Komplex der Frachtberechnungsnormen betreffende Streitfrage aufgetaucht, welche — bei der Ausarbeitung des Internationalen Uebereinkommens, als zu ferne liegend, auch nicht andeutungsweise gestreift — in ihrer Beantwortung auf eine neuartige Auslegung des ersten Satzes des Artikel 11, Absatz 1 des Internationalen Uebereinkommens hinausläuft.

Der Sachverhalt ist folgender: In der, dem Internationalen Uebereinkommen unterliegenden Stationsverbindung A—C, für welche ein direkter Verbandsfrachtsatz nicht besteht, gelangt eine Sendung zur Beförderung, welche infolge dessen unter sogenannter „gebrochener Frachtberechnung“ bis und ab der Mittelstation B („mit Umkartirung in B“) abgefertigt werden muss. Nach der Aufgabe der Sendung, aber noch vor ihrem Anlangen in B tritt hinsichtlich der Theilstrecke B—C ein neuer Tarif in Kraft. Hat nun die Frachtberechnung für die Tarifstrecke B—C nach dem früheren oder nach dem neuen Tarife zu erfolgen?

Bei der Stellungnahme zu dieser Frage sind zwei Ansichten einander scharf gegenübergetreten. Die eine geht dahin, dass rücksichtlich der ganzen Transportstrecke jene Tarife anzuwenden seien, welche zur Zeit des Frachtvertrags-Abschlusses in Kraft standen, denn Art. 11, Abs. 1 erhalte seine nähere Ergänzung durch Art. 8 des Internationalen Uebereinkommens, bezw. durch die, dem Momente des Frachtvertrags-Abschlusses überhaupt innewohnende Bedeutung, woraus sich ergebe, dass die Berechnung der Fracht für die Gesammt-Transportstrecke nach Maassgabe der, zur Zeit des Vertragsabschlusses zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife vorzunehmen sei. Nach der anderen Anschauung wäre für die Frage der Tarifanwendung der Zeitpunkt der Kartirung bezw. Umkartirung entscheidend, denn der Vertragsabschluss erfolge auf Grund der, zur Zeit ihrer Anwendung zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife, somit bei „gebrochener“ Abfertigung auf Grund der zur Zeit der Kartirung bezw. Umkartirung in Kraft befindlichen Tarife.

Weder die eine, noch die andere der angeführten Ansichten dürfte den hier in Betracht kommenden Umständen gerecht werden. Die für die Gültigkeit des Kartirungs- bezw. Umkartirungstages plaidirende Stimme findet ihre unwiderlegbare Entgegnung schon in dem Umstande, dass die Wahl des Zeitpunktes für die Vornahme dieser Handlung mangels einschlägiger Vorschriften des Internationalen Uebereinkommens innerhalb des Zeitraumes der gesetzlichen Lieferfrist in das freie Belieben der Bahn gestellt ist, somit die Fixirung des im konkreten Falle ausschlaggebenden Zeitpunktes thatsächlich der Willkür der Bahn überantwortet wäre, was dem Geiste des Internationalen Uebereinkommens entschieden widerspricht. Auch wäre die aufgeworfene Frage mit dieser Antwort nur unvollständig gelöst, da ja die Herstellung der „gebrochenen“ Frachtberechnung häufig erst im Rückvergütungswege (gegenüber der ursprünglichen direkten, aber theureren Abfertigung) durchzuführen ist, und in diesem Falle innerhalb des Zeitraumes des Transportes eine Umkartirung überhaupt nicht stattgefunden hat, sodass der als maassgebend bezeichneten Zeitbestimmung der Boden entzogen wäre. Sollte aber unter jenem, vielleicht nicht ganz präzis gewählten Ausdrucke derjenige Tag verstanden werden, an welchem die Umkartirung vorzunehmen gewesen wäre — wobei das letztere Bedenken allerdings entfiele — so wäre die eine Frage nur mit einer anderen beantwortet, da eben das Internationale Uebereinkommen auch über diesen Zeitpunkt keinerlei Bestimmung enthält.

Gegenüber der, für den Tag des Vertragsabschlusses eintretenden Anschauung aber, welche sich auf das unbestreitbar gewichtige Moment der durchgreifenden Bedeutung dieses Zeitpunktes für alle Beziehungen der Transportausführung und der Transportgemeinschaft stützt, soll hier der Nachweis versucht haben, dass diesem Momente nicht gleiche Bedeutung auch hinsichtlich der Frachtberechnung — welche wohl zur Vertrags-, nicht aber zur Transportausführung gehört — zukomme, weil die Frachtberechnung eben keinen Gegenstand der gesetzlichen Transportgemeinschaft bildet, dass vielmehr den Redaktoren des Internationalen Uebereinkommens die Normirung der unbedingten Gültigkeit eines einheitlichen Zeitpunktes für die Berechnung der Frachtgebühren aller am Transporte betheiligten Bahnen überhaupt nicht vorgeschwebt haben dürfte.

Wenn man sich nämlich die in den Berner Verhandlungen ausgesprochen zu Tage getretene Abneigung gegen das Eingehen auf Angelegenheiten des Tarifwesens und der Tarifanwendung (vgl. Prot. I, S. XIII; Prot. II, S. 91 ff.: Schlussprot. Abs. II und III) vor Augen hält, wird man sich dem Eindrucke nicht verschliessen können, dass es zur Lösung der vorliegenden Streitfrage nicht genügt, eine oder die andere Bestimmung des Internationalen Uebereinkommens allein herauszugreifen und an der Hand derselben die Antwort zu formuliren, sondern dass es zu diesem Zwecke einer eingehenderen, von allgemeinen Gesichtspunkten geleiteten Untersuchung und Zusammenfassung der, auf die Stellung der Frachtberechnung im System des heutigen Frachtrechtes bezüglichen Momente überhaupt bedarf.

Von diesen Erwägungen ausgehend, ist zunächst ins Auge zu fassen, dass jede Bahn, sowie irgend ein anderer Frachtführer oder sonstiger Unternehmer, als selbständige Person im juristischen Sinne und selbständiges wirthschaftliches Individuum zu betrachten ist, somit auch als Vertragspartei nach jeder Richtung hin das vollständige Selbständigkeitsrecht geniesst, soweit nicht gesetzliche Bestimmungen ein anderes statuiren. Nach der ursprünglichen, natürlichen Rechtslage nun, wie sie sich aus den vertragsrechtlichen Grundbegriffen von Leistung und Gegenleistung ergibt, bildet die Berechnung und Einhebung der Frachtgebühren ein selbständiges Recht jeder einzelnen Bahn, und zwar nach Maassgabe des Umfanges, der Art und der Zeit der von ihr zu bewirkenden Transportleistung. Für die Einhebung der Frachtgelder hat das Handelsgesetzbuch sowie das Internationale Uebereinkommen, den Bedürfnissen des Frachtgeschäftes entsprechend, eine Zwangsgemeinschaft geschaffen (Art. 410 H.-G.-B. — Art. 16, 17, 23 Internationalen Uebereinkommens). Dagegen enthält hinsichtlich der Frachtberechnung weder das Eine, noch das Andere irgend eine ähnliche Bestimmung, ja das Letztere ist sogar in wohlerwogener Absicht, wie die Berner Konferenzprotokolle zeigen, jeder materiellrechtlichen Frage des Tarifwesens und der Tarifanwendung prinzipiell aus dem Wege gegangen und beschränkt sich lediglich auf die formellrechtliche Vorschrift, dass die Frachtberechnung auf Grund der gültigen Tarife (Art. 11, Abs. 1) richtig (Art. 12, Abs. 4) zu erfolgen habe. Ohne ausdrückliche Festsetzung abändernder Spezialbe-

stimmungen aber kann auch im Komplex eines Sonderrechtes die jeweilige natürliche Rechtslage nicht als geändert angesehen werden. Es besteht somit hinsichtlich der Frachtberechnung keine Zwangsgemeinschaft der Bahnen, vielmehr erscheint jede Bahn nach wie vor berechtigt, die Frachtberechnung auf Grund der gültigen Tarife für sich selbst vorzunehmen, und zwar, wie gesagt, nach Umfang, Art und Zeit ihrer speziellen Transportleistung, d. h. also nach den, zur Zeit dieser letzteren in Kraft stehenden Tarifen. Wenn aber beabsichtigt gewesen wäre, wenigstens hinsichtlich des für die Tarifanwendung maassgebenden Zeitpunktes eine Einschränkung des normalen Rechtszustandes eintreten zu lassen, so hätte nach dem Gesagten auch dieses in Form einer ausdrücklichen Bestimmung geschehen müssen, nicht aber einer zu Zweifeln Anlass gebenden Konklusion überlassen werden dürfen.

Wohl haben die Bahnen durch die Vereinbarung direkter Tarife freiwillige Frachtberechnungs-Gemeinschaften geschaffen, dieser Umstand steht aber der ausgeführten Ansicht keineswegs entgegen, ist vielmehr geeignet, sie zu unterstützen; denn eben der direkte Tarif stellt seinem Wesen und seiner Entstehung nach einen vertragsmässigen (durch die Publikation auch dem Verfrachter gegenüber wirksamen) Verzicht der nachfolgenden Bahnen auf ihr selbständiges Frachtberechnungsrecht dar, indem eine Bahn (die Versand- bezw. die im Zuge des Transportes erstbetheiligte Verbandsbahn) das Mandat erhält, die Frachtberechnung für die Gemeinschaft einheitlich vorzunehmen, wobei dann natürlich für alle Theilnehmer dieser Gemeinschaft auch nur ein einheitlicher Zeitpunkt in Betracht kommen kann.

Für die Richtigkeit des Ergebnisses der bisherigen Ausführungen, dass nämlich im allgemeinen die Zeit der Transportleistung der einzelnen Bahnen bezw. Bahngemeinschaften für die Gültigkeit der anzuwendenden Tarife maassgebend sei, spricht noch eine Reihe von Umständen konkludenter Natur, welche sich durch ihren inneren Zusammenhang und ihre gegenseitige logische Ergänzung zu einer Art von Indizienbeweis zusammenschliessen. So besteht zunächst, wie sich aus Art. 12 Abs. 3 und Art. 23 Abs. 3 ergibt, keinesfalls ein Anspruch des Absenders auf Berechnung der Gesammtfracht schon im Zeitpunkte des Versandes — ein Anspruch, der eventuell eine Konsequenz der gegnerischen Anschauung bilden könnte. So bedient sich das Internationale Uebereinkommen an der einzigen Stelle, wo es die Anfangszeit des Frachtvertrages und die Frachtberechnung in einen gewissen Zusammenhang bringt — eben im cit. Art. 12 Abs. 1 und 3 — nicht des naheliegenden Ausdruckes: „Vertragsabschluss“, sondern der auf das erste Transportstadium hinweisenden Zeitbestimmung: „bei der Aufgabe“ und „beim Versand“ — Bezeichnungen, aus deren doch wohl beabsichtigter Anwendung zu folgern ist, dass man gerade hinsichtlich der Frachtberechnung mehr die thatsächliche Transportleistung, als das Moment des Vertragsabschlusses vor Augen hatte. Ferner ist doch der Gebührentarif, welcher (wie auch Eger, Internationales Uebereinkommen S. 200, bestätigt) in Art. 11 ausschliesslich gemeint ist, nichts anderes als die Zusammenstellung der Taxen, zu welchen diese oder jene Bahn bezw. Bahngemeinschaft von einem bestimmten Zeitpunkte an die von ihr zu vollziehenden Transportleistungen auszuführen verspricht. Sofern nun die Bahnen, wenn auch nur unter gewissen Voraussetzungen, gezwungen wären, auch nach diesem Zeitpunkte den früher gültig gewesenen Tarif anzuwenden, so liefe dies der in den Berner Protokollen niedergelegten programmatischen Erklärung zuwider, „dass in das Uebereinkommen keine Beschränkung der kontrahirenden Staaten oder der betheiligten juristischen Personen hinsichtlich ihrer vollen Freiheit, ihre Tarife festzusetzen, aufgenommen werde.“ Endlich widerspricht es dem klaren Sprachgebrauche, einen Tarif als gültig zu bezeichnen, welcher im Zeitpunkte seiner faktischen Anwendung bereits ausser Kraft gesetzt ist. Vor allem aber und mit besonderem Nachdrucke muss darauf hingewiesen werden, dass sozusagen infolge praktischer Selbstverständlichkeit — des besten Prüfsteines und der einzig richtigen Basis für jeden Rechtsgrundsatz — seit jeher die Frachtberechnung in der Regel auch thatsächlich zur Zeit der zugehörigen Transportleistung vorgenommen wurde und eine kaum zu bestreitende Präsumption dafür spricht, dass dem Gesetzgeber, wo er nicht zweiffellos eine andere Absicht kundgibt, bereits vorhandene, gewohnheitsrechtlich herausgebildete Zustände als Voraussetzungen seiner Diktate vorschweben.

Wenn nun Art. 11 Abs. 1 des Internationalen Uebereinkommens, ohne eine Anordnung hinsichtlich des entscheidenden Zeitpunktes zu treffen, bestimmt: „Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maassgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife“, so wird im Sinne der bisherigen Ausführungen die Rechtsbeständigkeit (Gültigkeit) der anzuwendenden Tarife nach der Zeit der denselben entsprechenden Transportleistung, oder genauer: nach der Zeit der Transportleistung der betreffenden Tarifstrecke zu beurtheilen sein. Da aber jede Transportleistung einen Zeitraum von wechselnder Länge in Anspruch nimmt, für die Bestimmung der Gültigkeit des anzuwendenden Tarifes jedoch nur ein fixer Zeitpunkt maassgebend sein kann, so wird die ausgeführte Ansicht die erste Probe auf ihre Stichhaltigkeit dahin zu bestehen haben, ob sie sich mit der genannten frachtrechtlichen Präzisirung eines fixen und dabei für alle Tarifstrecken (Frachtberechnungs-Abschnitte) eines und desselben Transportes nach den gleichen rechtswirksamen Umständen bestimmbaren Zeitpunktes, dem obige Bedeutung zukommt, in Einklang bringen lasse. Dass dies zutrifft, ergibt sich durch die nachstehende Schlussfolgerung.

Zufolge Art. 8 Abs. 1 des Internationalen Uebereinkommens gehört die Frachtberechnung nicht zum Vertragsabschlusse, bildet daher einen Theil der Vertragsausführung. Da aber jede Handlung der Vertragsausführung, für welche das Internationale Uebereinkommen keine Fristbestimmung gibt, nach der auf möglichste Beschleunigung der Transportabwickelung gerichteten Tendenz des letzteren, ohne unnöthigen Verzug zu bewerkstelligen ist, so wird die Frachtberechnung theoretisch in dem Momente und praktisch an dem Tage zu erfolgen haben, an welchem die Anfangsstation jener Tarifstrecke, um deren Transportleistung es sich handelt, zuerst in der Lage ist, sie vorzunehmen. Dies ist der Fall, sobald jene Station das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung übernommen hat. Diese beiden Umstände aber kommen für jede Transportbahn, und zwar mit gleicher Rechtswirkung, in Betracht, indem sie gleichzeitig die Kriterien des Vertragsabschlusses seitens der Versandbahn (Art. 8) und des Eintrittes jeder nachfolgenden Bahn in den Frachtvertrag (Art. 27 Abs. 2) darstellen, und bieten somit hinsichtlich aller Frachtberechnungs-Abschnitte eine gleichartige Basis für die Bestimmung des kritischen Zeitpunktes. Nachdem sich nun die Umkartirungsstation im Falle der Streitfrage eben als Anfangsstation jener Tarifstrecke darstellt, um deren Transportleistung es sich handelt, so wäre die Lösung der Streitfrage in dem Satze zusammenzufassen:

„Maassgebend für die Gültigkeit der anzuwendenden Tarife ist der Tag der Uebernahme des Gutes mit dem Frachtbriefe zur Beförderung seitens der Umkartirungsstation.“

Anderen Falles stünde man übrigens auch vor dem kaum aufrecht zu erhaltenden Widerspruche, dass ein innerhalb eines bestimmten Staatsterritoriums nach den daselbst bestehenden Publikationsvorschriften bereits ausser Kraft gesetzter und daher für inländische Sendungen verbotener Tarif auf internationale Sendungen unter den Voraussetzungen der Streitfrage Anwendung finden müsste — ein Zustand, der sich wohl

schon mit Rücksicht auf Abs. III des Schlussprotokolles zum Internationalen Uebereinkommen als unzulässig erweisen dürfte.

Allerdings erscheinen mit diesem Hinweise noch nicht alle gegnerischen Argumente entkräftet. Es soll daher noch in Kürze auf diese eventuellen Gegeneinwendungen eingegangen werden. So wäre vor allem die naheliegende Behauptung ins Auge zu fassen, dass der Absender beim Vertragsabschlusse nur mit den, in diesem Zeitpunkte bestehenden Tarifen rechnen könne. Dieser Einwand widerlegt sich genügend durch die in den Publikationsvorschriften festgesetzten Intervalle zwischen Ankündigungs- und Gültigkeitstermin der Tarife.

Bedeutungsvoller ist der Einwurf, dass nach Art. 27 Abs. 2 des Internationalen Uebereinkommens der Eintritt der nachfolgenden Bahnen in den Frachtvertrag „nach Maassgabe des Frachtbriefes" erfolge, somit auch nach jeder Richtung das in demselben angebrachte Datum des Vertragsabschlusses maassgebend sei. Die citirten Worte besagen jedoch nur, dass jede nachfolgende Bahn nebst dem, aus dem Internationalen Uebereinkommen sich ergebenden allgemeinen, noch mit jenen besonderen Pflichten und Rechten in den Vertrag eintrete, welche sich im konkreten Einzelfalle aus dem speziellen Inhalte des Frachtbriefes ergeben; der in Streit stehende Grundsatz aber kann vermöge seiner allgemeinen Natur eben nicht aus dem Frachtbriefinhalte, sondern nur aus dem allgemeinen Inhalte des Internationalen Uebereinkommens selbst abgeleitet werden.

Ein scheinbar noch gewichtigeres Gegenargument bietet die Berufung auf § 6 Abs. 5 und § 10 Abs. 4 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen, weil nach denselben die Erreichung einer bestimmten Zwischen- (Umkartirungs-) Station des Transportes innerhalb der Gesammtlieferfrist nicht an einen bestimmten Zeitpunkt gebunden sei und daher infolge einer Transportverschiebung auf gleichzeitig und in derselben Relation aufgegebene Sendungen eventuell, je nach Ankunft in der Umkartirungsstation, verschiedene Tarife zur Anwendung gelangen könnten. Dem Hinweise auf diesen extremen, aber gewiss möglichen Fall wäre entgegenzuhalten, dass die freie Benutzung der Gesammtlieferfrist ein den Bahnen durch die citirten Bestimmungen g e w ä h r l e i s t e t e s R e c h t ist und sich nach einem allgemeinen Rechtsgrundsatze niemand durch denjenigen als verletzt betrachten kann, der von seinem Rechte ohne Ueberschreitung desselben Gebrauch macht. Uebrigens wäre, was hier zu weit führen würde, noch zu untersuchen, ob, falls sich an die Erreichung einer bestimmten Zwischenstation irgend welche wirksame Folgen — z. B. die Behandlung nach einem neuen, während der Transportdauer in Kraft tretenden Z o l l t a r i f e — knüpfen sollten, nicht etwa als Zeitmaximum jene Lieferfrist zu betrachten wäre, welche sich für diese Station ergeben würde, wenn die Sendung blos nach derselben aufgegeben wäre.

Wenn aber endlich eine Parallele zu dem hier behandelten Streitfalle gezogen und die Frage aufgeworfen wird, ob denn im Falle einer Reglementsänderung während der Dauer des Transportes dann auch das erst nach dem Vertragsabschlusse in Kraft getretene Reglement anzuwenden sei, so dürfte — ohne auf alle Varianten dieser Frage einzugehen — der Hinweis genügen, dass dem Reglement eine ganz andere Stellung und Bedeutung zukommt, als dem Gebührentarife, nachdem das erstere die das Rechtsverhältniss normirende Basis des Frachtvertrages und daher auch des für die Gesammttransportstrecke einheitlich erfolgenden Vertragsabschlusses darstellt, während der Gebührentarif nichts anderes ist, als das Verzeichniss der von einem bestimmten Zeitpunkte an a u s s c h l i e s s l i c h gültigen Frachtpreisansätze, welches ganz unabhängig vom Reglement eingeführt, abgeändert und aufgehoben werden kann.

Schliesslich möchte nicht unerwähnt bleiben, dass die gegnerische Auslegung der fraglichen Bestimmung unter Umständen sogar zu internationalen Differenzen — wenn auch nicht gerade mit „blutigen" Folgen — zu führen vermöchte. Man bedenke: In der Regel werden die Tarife doch billiger, nicht theurer. In diesem Falle müsste z. B. ein aus Deutschland nach Oesterreich befördertes Gut unter den Voraussetzungen der Streitfrage für die österreichische Strecke den aufgehobenen theureren Tarif zahlen, während inländische Sendungen zur selben Zeit und in derselben Richtung bereits den billigeren neuen Tarif geniessen. Darin aber läge eine entschiedene Verletzung des Art. 15 des deutsch-österreichischen Zoll- und Handelsvertrages vom 6. Dezember 1891 (gleichlautend mit demselben Artikel des deutsch-belgischen Vertrages), nachdem derselbe „v o l l s t ä n d i g e G l e i c h s t e l l u n g der Bewohner der beiderseitigen Gebiete sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit und Art der Abfertigung gleichartiger Transporte bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung" statuirt. Schon daraus allein ergibt sich, dass in dem Internationalen Uebereinkommen, bei dessen Ratifizirung die genannten Handelsverträge bereits in Vorbereitung standen, wenigstens seitens der an denselben betheiligten Staaten nicht eine, mit einem wesentlichen Grundsatze dieser Verträge in Widerspruch stehende Bestimmung beabsichtigt gewesen sein kann. Keinesfalls aber dürfte es dem Zwecke internationaler Vereinbarungen überhaupt entsprechen, etwaige Lücken derselben durch solche Auslegungen zu ergänzen, deren Anwendung in ihren letzten Konsequenzen geeignet wäre, zu diplomatischen Interventionen und Auseinandersetzungen Veranlassung zu geben.

Der Gesetzentwurf über die Transportsteuer in Oesterreich.

In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses am 12. d. Mts. hat die Regierung den Gesetzentwurf über die Transportsteuer eingebracht. Der wesentliche Inhalt des Gesetzes ist folgender:

Für den Transport von Personen und Gütern auf Eisenbahnen innerhalb des Gebietes der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird eine besondere Abgabe (Transportsteuer) eingeführt. Dieselbe ist von den gegenüber der Transportanstalt zur Zahlung der Transportgebühren verpflichteten Personen mit nachfolgenden Beträgen zu entrichten:

a) für Personen und Reisegepäck mit 12 %,
b) für Eil- und Frachtgüter mit 5 %

der jeweilig zur Einhebung gelangenden Transportgebühr. (§ 1.)

In die der Besteuerung unterworfenen Transportgebühren sind bezüglich der Eil- und Frachtgüter die Manipulationsgebühren, soweit dieselben in die Tarife eingerechnet sind, einzubeziehen.

Eine Einbeziehung anderer Nebengebühren ist ausgeschlossen. (§ 2.)

Bezüglich des Verkehres mit dem Auslande ist die Abgabe nur von jenem Antheile an den Transportgebühren zu leisten, welcher auf die Beförderung im Geltungsgebiete des gegenwärtigen Gesetzes entfällt. (§ 3.)

Die Einhebung und Abfuhr der Abgabe erfolgt durch die Eisenbahnverwaltungen.

Die entfallenden Steuersätze sind in die Tarife einzurechnen, und zwar beim Güterverkehre in der Art, dass dieselben in die für die Rechnungseinheit (100 kg, Quadratmeter usw.) erstellten Frachtsätze einzubeziehen sind. Die näheren Bestimmungen über den hierbei zu beobachtenden Vorgang, sowie über die Auf- und Abrundung der Hellerbruchtheile und die Termine zur Abfuhr der eingehobenen Steuerbeträge an die Staatskasse, endlich die Bestimmungen über die wegen Nichtbeobachtung dieser Normen zu verhängenden Ordnungsstrafen sind im Verordnungswege zu erlassen. (§ 4.)

Die Eisenbahnunternehmungen und die von denselben mit der Besorgung dieser Geschäfte betrauten Personen haften zur ungetheilten Hand für die mit der Unterlassung der rechtzeitigen Abfuhr der Abgabe und der vorschriftsmässigen Ausweisung derselben verbundenen nachtheiligen Folgen.

Die Finanzverwaltung ist berechtigt, zum Zwecke der Prüfung der Ausweise die Originalaufzeichnungen und Bücher der Unternehmungen einzusehen. (§ 5.)

Für nicht rechtzeitig abgeführte Beträge der Abgabe sind vom Ablaufe der vorgeschriebenen Frist 5 % Verzugszinsen zu entrichten.

Ist eine Verkürzung der Abgabe eingetreten, so ist die verkürzte Abgabe ohne Einleitung eines Strafverfahrens, lediglich auf Grund der den Betrag derselben konstatirenden amtlichen Erhebungen im zweifachen Betrage vorzuschreiben und nebst den von der verkürzten Abgabe entfallenden Verzugszinsen einzuheben. (§ 6.)

Die Einbringung rückständiger Abgaben erfolgt auf die für die Einbringung rückständiger unmittelbarer Gebühren vorgeschriebene Art.

Die Bestimmungen des Gesetzes vom 18. März 1878, R.-G.-Bl. Nr. 31, über die Verjährung der unmittelbaren Gebühren haben auch auf diese Abgabe Anwendung zu finden.

Die im § 6, Abs. 2, bezeichnete Abgabenerhöhung verjährt in 5 Jahren. (§ 7.)

Weder über die Frage, ob eine Abgabe nach dem gegenwärtigen Gesetze zu entrichten ist oder nicht, noch über das Ausmaass derselben findet ein Verfahren vor den ordentlichen Gerichten statt.

Ueber Rekurse gegen die auf die Bemessung und Einhebung dieser Abgabe und auf die Verhängung der im § 6 des gegenwärtigen Gesetzes ausgesprochenen nachtheiligen Folgen bezüglichen Verfügungen und Entscheidungen der Finanzbehörden entscheidet in letzter Instanz das Finanzministerium, welches das Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium zu pflegen hat.

Auf solche Entscheidungen finden die Bestimmungen des Gesetzes vom 19. März 1876, R.-G.-Bl. Nr. 28, Anwendung. (§ 8.)

Von der durch dieses Gesetz auferlegten Abgabe sind befreit:

a) der allerhöchste Hof;
b) die im Dienste reisenden Militärpersonen, dann die Gepäck-, Eil- und Frachtgütertransporte des Heeres, der Kriegsmarine, der Landwehr und des Landsturmes, sowie überhaupt alle jene Personen- und Gütertransporte, welche mit Begleitdokumenten (Marschroute, offene Ordre u. dgl.) versehen sind, insoferne auf dieselben der Militärtarif Anwendung findet;
c) die Regietransporte der Eisenbahnen auf deren eigenen Linien, soferne hierfür eine Aufrechnung von Transportgebühren überhaupt erfolgt, und insoweit diese Transporte für Betriebszwecke dienen. Dagegen erstreckt sich die Steuerfreiheit nicht auf jene Güter, welche zwar ein Eigenthum der Unternehmung bilden, jedoch nicht als zum eigentlichen Geschäftskreise der Eisenbahn gehörig angesehen werden können. (§ 9.)

Von der Transportsteuer sind ferner befreit:

a) der Verkehr jener Transportunternehmungen, welche blos den Lokalverkehr vermitteln, das ist solcher, welche ihren Geschäftsbetrieb auf das Weichbild einer Gemeinde und den Umkreis von 7 km von der Grenze dieses Gebietes beschränken;
b) die Personentransporte auf den den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 18. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 230, bildenden Bahnlinien der Wiener Stadtbahn auf die Dauer der im § 2, lit. d) dieser Konzessionsurkunde festgesetzten Steuerbefreiungen.

Die gleiche Befreiung gilt für direkte Fahrten im Uebergangsverkehre zwischen den den Gegenstand der bezogenen Konzessionsurkunde bildenden und den künftig zu konzessionirenden Bahnlinien des Wiener Stadtbahnnetzes, sowie den innerhalb des Wiener Stadtgebietes gelegenen Strecken der bestehenden Eisenbahnen. (§ 10.)

Für Kleinbahnen (Art. XVI u. ff. des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895), deren Verkehr nicht schon im Sinne des § 10 dieses Gesetzes von der Transportsteuer gänzlich befreit ist, wird die Steuer auf 6 % im Personenverkehre und 2,5 % im Eilgut- und Frachtenverkehre herabgesetzt. (§ 11.)

Die in der Tarifpost 47, lit. e) des Gesetzes vom 13. Dezember 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, festgesetzte Stempelgebühr für die Empfangs- und Aufnahmsscheine (Personenkarten) der Eisenbahnunternehmungen über die Uebernahme von Personen zum Transporte wird, insoweit von der Transportgebühr die durch das gegenwärtige Gesetz angeordnete Abgabe zu entrichten ist, in Hinkunft nicht mehr eingehoben.

Desgleichen wird die in Gemässheit der Art. V, lit. f) und XX des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, an Stelle dieser Abgabe tretende Prozentualgebühr von 3 bezw. 1 % auf Lokal- und Kleinbahnen aufgehoben. (§ 12.)

Dieses Gesetz tritt in Ansehung des Personenverkehres der Eisenbahnunternehmungen mit dem 1. Januar 1898 in Wirksamkeit.

Im Eilgüter- und Frachtenverkehre beginnt die Wirksamkeit des Gesetzes nach Maassgabe der erfolgten Abänderung der Tarife, und zwar:

a) in Ansehung der Lokaltarife bis längstens 1. April 1898;
b) in Ansehung des inländischen Verbandsverkehres bis längstens 1. Dezember 1898, endlich
c) in Ansehung des Verbandsverkehres mit dem Auslande bis längstens 1. Januar 1900. (§ 13.)

Auf den mit mechanischen Motoren betriebenen Schifffahrtsverkehr auf Binnengewässern haben die Bestimmungen dieses Gesetzes sinngemäss und unter Bedachtnahme auf die besonderen Verhältnisse des genannten Verkehres vom 1. Januar 1899 angefangen Anwendung zu finden.

Ausgenommen bleibt jedoch der Schifffahrtsverkehr auf der Donau, der Elbe, dem Bodensee, dem Pruth, der Weichsel und den sonstigen internationalen Binnengewässern nach Maassgabe der hierüber bestehenden Staatsverträge. (§ 14.)

Von dem Ertrage der Steuer ist jährlich 1 000 000 fl. österreichischer Währung zur Besserung der Produktions- und Absatzverhältnisse der heimischen Boden- und Industrieerzeugnisse zu verwenden; das Verfügungsrecht über diesen Betrag steht dem Handelsminister und dem Ackerbauminister im Einvernehmen mit dem Finanz- und dem Eisenbahnminister zu. (§ 15.)

Die erläuternden Bemerkungen zu dem Gesetzentwurfe, betr. die Transportsteuer, heben hervor, dass Gründe der zwingendsten finanziellen Nothwendigkeit die Regierung dazu drängen auf die wiederholt in Anregung gebrachte Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs zu greifen und weisen diesbezüglich auf das Beispiel verschiedener anderer Staaten (Frankreich, Italien, England, Russland sowie auch Ungarn) hin.

Ungarn führte die Steuer für den Transport auf Eisenbahnen und mit Dampfschiffen im Jahre 1875 ein, und wurden damals die Steuersätze mit 10 % für den Transport von Personen und Reisegepäck, mit 5 % für den Eilguttransport und mit 2 % für den Frachtguttransport festgesetzt. 1880 wurden diese Sätze auf 15 bezw. 10 und 3 % erhöht und endlich 1887 mit 18 bezw. 7 und 5 % festgesetzt. Der Ertrag dieser Steuer in Ungarn ist pro 1897 mit 5 760 000 fl. präliminirt.

Der Motivenbericht erinnert daran, dass die Regierung schon im Jahre 1879 dem Abgeordnetenhause des Reichsrathes einen Gesetzantrag, betreffend eine Abgabe von 10 % vom Personen- und Reisegepäcktransporte auf Eisenbahnen und den auf Binnengewässern verkehrenden Dampfschiffen vorgelegt hatte, welche Vorlage jedoch nicht zur zweiten Lesung gelangte.

Wenn nun von der Regierung neuerdings die Frage wegen Einführung einer Transportsteuer angeregt wird, so glaubt sie dies mit um so mehr Beruhigung thun zu können, als seither eine Menge Erfahrungen, insbesondere in Ungarn zu Gebote stehen, dessen Verkehrsleben mit dem österreichischen in so engen Wechselbeziehungen steht, und wo sich während eines mehr als 20jährigen Bestandes der Transportsteuer gezeigt hat, dass diese Steuer weder auf den Personen- noch auf den Frachtenverkehr einen nachtheiligen Einfluss geübt hat, und daher die Gesetzgebung wiederholt zu einer Erhöhung der Steuer schreiten konnte, ohne befürchten zu müssen, dass hierdurch die volkswirthschaftlichen und Verkehrsinteressen des Landes geschädigt würden. Diese Erfahrungen im anderen Theile der Monarchie berechtigen zu der Annahme, dass die Einführung einer gleichen Steuer in Oesterreich auch auf unsere volkswirthschaftlichen Verhältnisse keine nachtheilige Wirkung üben würde, zumal in Oesterreich das Eisenbahnnetz dichter, der Eisenbahnverkehr mehr entwickelt und der Werth der zur Verfrachtung gelangenden Güter durchschnittlich ein höherer ist als in Ungarn. Wenn übrigens die Frage der Einführung einer Transportsteuer in Oesterreich und der von derselben zu gewärtigenden Wirkungen ins Auge gefasst wird, so kommen dem Publikum gegenüber im wesentlichen alle jene Gesichtspunkte in Betracht, welche bei einer Tariferhöhung maassgebend sind, das ist die Wirkungen der Transportsteuer äussern sich dem Publikum gegenüber in ganz ähnlicher Weise wie die jeder Tariferhöhung. Der Titel, aus welchem die Reisenden und die Verfrachter höhere Transportkosten zu zahlen veranlasst werden, bleibt für den Effekt, der aus der Thatsache der Mehrzahlung resultirt, an sich gleichgültig.

Aber auch vom Standpunkte der Staatsverwaltung würde sich die Transportsteuer in ihren Wirkungen lediglich als Tariferhöhung darstellen, wenn die den Transport vermittelnden Unternehmungen sämmtlich für Rechnung des Staates betrieben würden, da dann der Ertrag der Transportsteuer den Finanzen des Staates in gleichem Maasse zugute käme, wie die durch eine Tariferhöhung an sich gesteigerten Reineinnahmen. Da dies jedoch nicht der Fall ist, sind naturgemäss die Wirkungen der Transportsteuer für den Staatsschatz wesentlich verschieden von den Wirkungen einer neuerlichen Tariferhöhung, wenn eine solche hinsichtlich der österreichischen Staatsbahnen ins Auge gefasst würde, und lässt sich als wesentlichstes Unterscheidungsmerkmal, abgesehen von dem weitaus grösseren

finanziellen Ertrage der Transportsteuer insbesonders anführen, dass letztere viel geringere Verschiebungen in den bestehenden Produktions- und Absatzverhältnissen hervorruft, als eine einseitige Erhöhung der Tarife auf dem Staatsbahnnetze, bei gleichbleibenden Tarifen der übrigen Verkehrsunternehmungen. Uebrigens kann nur durch eine solche energische einmalige Maassregel die Stabilität der Tarife auf den Staatsbahnen in Hinkunft sichergestellt werden.

Den Gegenstand der Abgabe bildet nach dem vorliegenden Gesetzentwurfe die Beförderung von Personen und Gütern auf Eisenbahnen und mittelst der mit mechanischen Motoren betriebenen Schifffahrt auf Binnengewässern, letzterenfalls aber nur insoweit, als dies nach den Bestimmungen des internationalen Binnenschifffahrtsrechtes zulässig ist.

In dieser Beziehung bleibt insbesondere der Schifffahrtsverkehr auf der Donau, der konventionellen Strecke der Elbe (österreichisch-deutsche Grenze-Melnik), dem Bodensee, dem Pruth, der Weichsel und dem Dniester von der neuen Besteuerung ausgeschlossen.

Oesterreich wird sich also, was die Besteuerung des Schifffahrtsverkehrs anbelangt, sehr beträchtlich von Ungarn unterscheiden, dessen Transportsteuer bekanntlich auch den Donauverkehr belastet.

Wenn nun auch infolge der Befreiung des Verkehres auf den genannten internationalen Wasserstrassen von der Transportsteuer der auf den Binnenschifffahrtsverkehr mit mechanischem Motorenbetrieb entfallende Theil des Steuerertrages verhältnissmässig kein bedeutender sein dürfte, so erachtete die Regierung doch im Prinzip an der Einbeziehung der Binnenschifffahrt in die Steuerpflicht festhalten zu müssen, um so eine generelle, den gesammten Verkehr treffende Maassnahme und nicht eine einseitige Belastung des Eisenbahnverkehres zur Einführung zu bringen.

Die Grundlage der Steuerbemessung bildet die jeweilige Transportgebühr für die Beförderung im Geltungsgebiete des Gesetzes mit Einschluss der Manipulationsgebühr bei der Beförderung von Eil- und Frachtgütern. Gegen die Einbeziehung der Manipulationsgebühren in die Besteuerung ist wohl keine Einwendung zu erheben, nur muss darauf Rücksicht genommen werden, dass bei Herstellung direkter Tarife oft Kürzungen oder Nachlässe der Manipulationsgebühren eintreten. Es wurde daher in den Gesetzentwurf die Bestimmung aufgenommen, dass die Manipulationsgebühren, soweit dieselben in die Tarife eingerechnet sind, in die der Besteuerung unterworfenen Transportgebühren einzubeziehen sind. Andere Nebengebühren: als Wiegegeld, Lagerzins, Prämien für Deklaration des Interesse an der Lieferung usw. sind von der Besteuerung ausgeschlossen.

Die vorgeschlagenen Abgabensätze sind in Ansehung der Personen- und Reisegepäck-, dann Eilgutbeförderung niedriger, in Ansehung der Frachtgüterbeförderung dagegen gleich den in Ungarn diesfalls bestehenden Sätzen. Bei Feststellung dieser Sätze war für die Regierung in erster Linie das ganz und gar unabweislich finanzielle Interesse maassgebend.

Im Güterverkehre wird für Eil- und Frachtgut der gleiche Steuersatz vorgeschlagen, da der Eilgutverkehr in Oesterreich in tarifarischer Hinsicht in einen derart innigen Zusammenhang mit dem Frachtgutverkehr gebracht ist, dass hier die ungleiche Besteuerung Bedenken hervorrufen muss. Es erscheinen nämlich auf vielen Bahnen die Sätze für gewisse Eilgüterverkehre mit denen für Frachtgut gleichgestellt.

Was die Einhebungsart betrifft, so liegt der Fall hinsichtlich des Personenverkehres ganz einfach, da selbstverständlich die Steuer dem Fahrpreise pro Person zuzuschlagen und unter Berücksichtigung der erforderlichen Auf- und Abrundungen in dem so erhöhten Fahrpreise zu verlautbaren ist. Schwieriger stellt sich die Sache rücksichtlich des Güterverkehres, und bieten sich da zwei Möglichkeiten. Entweder die Steuer wird in dem vorgeschriebenen Prozentsatze von der Gesammtsumme der Frachtgebühr einer Sendung, zum Beispiel einer vollen Wagenladung vorgeschrieben, oder der prozentuelle Steuersatz wird schon bei der Erstellung der in den Tarifen für die Rechnungseinheit derselben, das ist pro 100 kg, bezw. pro Stück oder pro Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens etc. enthaltenen Frachtsätze berücksichtigt. Die Regierung muss sich aus tariftechnischen Gründen für die letztere Berechnungsart, nämlich die Berechnung des Steuerzuschlages nach der Rechnungseinheit, das ist pro 100 kg, bezw. pro Stück, Quadratmeter usw., aussprechen.

Was den Verkehr auf den Lokalbahnen betrifft, so sind Ausnahmen von der Besteuerung nur dort gerechtfertigt, wo thatsächlich im Vergleiche mit den allgemeinen Bedingungen des Eisenbahnverkehres verschiedene Verhältnisse vorliegen. Solche lassen sich allerdings nicht für solche Lokalbahnen nachweisen, deren Verhältnisse vielfach gleich oder ähnlich mit jenen der Hauptbahnen sind. Durch die Besteuerung der Transporte der Hauptbahnen unter Freilassung jener der Lokalbahnen würde nicht nur eine Verschiebung in den gegenwärtigen eingelebten Produktions- und Absatzverhältnissen sondern auch theilweise in den Transportverhältnissen, daher sowohl vom Standpunkte der Produktionskonkurrenz, als auch vom Standpunkte der Wegkonkurrenz hervorgerufen werden. Verschiedene, und zwar nicht wenige Lokalbahnen stellen sich aber auch als Konkurrenz- und Abkürzungslinien gegenüber den anschliessenden Hauptbahnen dar. Solche Lokalbahnen würden sohin durch die ungleiche Behandlung einen ungerechtfertigten Vortheil erlangen.

Ist nun nach Ansicht der Regierung auch der Verkehr der Lokalbahnen in die Transportsteuer einzubeziehen, so werden doch solche Verkehrsgebiete von derselben auszunehmen sein, in welchen namentlich der Personenverkehr eine Belastung mit der Steuer absolut nicht vertragen würde. Dieser Fall wird besonders bei gewissen rein lokalen Verkehrszwecken und vorzugsweise dem Personentransporte dienenden Unternehmungen, daher insbesondere auch bei den Tramwayunternehmungen eintreten, bei welchen die Fahrpreise so niedrig gehalten werden müssen, dass die Benutzung der Fahrgelegenheit dem Publikum trotz der geringen Entfernungen noch vortheilhaft erscheint. Bei solchen Verkehren würde die Erhöhung des Tarifes auch nur um wenige Heller auf die Frequenz einen wesentlichen Einfluss üben und müsste daher die Transportsteuer wohl in voller Höhe von den Unternehmungen selbst getragen werden. Die Nothwendigkeit, diesen engsten Naheverkehr von jeder Besteuerung auszunehmen, hat schon dazu geführt, denselben auch von dem Fahrkartenstempel zu befreien. In Ausbildung dieses Grundsatzes werden durch die Vorlage derartige Bahnen von der Transportsteuer dauernd befreit.

Kleinbahnen, welche ihren Geschäftsbetrieb nicht auf das Gebiet einer Gemeinde und den Umkreis einer Meile von der Grenze dieses Gebietes beschränken, geniessen zwar nach den bestehenden Gesetzen die Befreiung von dem Fahrkartenstempel nicht, dagegen kommt denselben eine Erleichterung in der Art zu, dass sie (Gesetz vom 31./12. 1894) statt des Fahrkartenstempels ein Pauschale von nur 1 % zu entrichten haben. Bei dem in der Vorlage vorgeschlagenen Fallenlassen des Fahrkartenstempels und bei Subsumirung dieser Unternehmungen unter die Transportsteuer würden dieselben demnach einer Vorzugsstellung verlustig werden, die ihnen derzeit gegenüber den Lokalbahnen eingeräumt ist. Mit Rücksicht hierauf schien es sich zu empfehlen, diesem Umstande in der Art Rechnung zu tragen, dass für solche, die Befreiung von der Transportsteuer nicht geniessende Kleinbahnen eine entsprechende Reduktion der Transportsteuersätze festgesetzt wird.

Mit Rücksicht auf den proponirten Steuersatz von 12 % für den Personenverkehr glaubte die Regierung die Bestimmung treffen zu sollen, dass gleichzeitig mit der Einführung der Transportsteuer der Fahrkartenstempel im Personenverkehre, insoweit derselbe von der Transportsteuer getroffen wird, zur Aufhebung zu gelangen hat. Gründe der Tarifpolitik lassen diese Aufhebung gleichzeitig mit der Einführung der Transportsteuer vollkommen gerechtfertigt erscheinen, und spricht hierfür auch noch die praktische Erwägung, dass die Verrechnung des Fahrkartenstempels einerseits den Bahnen und andererseits den Finanzbehörden bedeutende Arbeit und Kosten verursacht.

Die Einführungstermine für den Eisenbahnverkehr wurden nach der Zeitdauer bemessen, welche erforderlich erscheint, um die bestehenden Tarife den durch die Transportsteuer geänderten Verhältnissen anzupassen, zumal es prinzipiell nicht angängig erscheint, den Transportanstalten die Abfuhr von Steuerbeträgen anzulasten, bevor sie in der Lage sind, dieselben auch vom Publikum einzuheben. Die gedachte Zeitdauer ist selbstverständlich je nach der Art der in Frage kommenden Tarife verschieden. In Ansehung der Personentarife kann die Einrechnung der entfallenden Beträge der Transportsteuer ohne sonderliche Schwierigkeiten bewirkt werden, und genügt daher die im Entwurfe vorgeschlagene kurze Frist. Für den Bereich der Lokaltarife der Transportunternehmungen können allerdings die erforderlichen Umarbeitungen binnen verhältnissmässig kurzer Zeit bewirkt werden; immerhin wird hierzu ein Zeitraum von einigen Monaten sich erforderlich erweisen. Was die direkten Tarife (Verbandstarif) anbelangt, so ist zu unterscheiden zwischen jenen für den internen österreichischen Verkehr und jenen für den Verbandsverkehr mit Ungarn und mit dem Auslande. Die Umarbeitung der internen österreichischen Tarife wird sich verhältnissmässig leichter gestalten, doch kann auch hinsichtlich vieler österreichischer Verbandstarife die Rücksichtnahme auf die Konkurrenz ausserösterreichischer Transportwege, welche in vielen Fällen die Verbandssätze beeinflussen, nicht unterlassen werden, sodass relationsweise zu prüfen sein wird, ob die durch die Transportsteuer bedingte Tariferhöhung auch thatsächlich durchgeführt werden kann. Wegen der hierbei erforderlichen umfangreichen und komplizirten rechnerischen Arbeiten wurde daher für diese Verkehre ein Termin von etwa einem Jahre für die vollständige Durchführung der Transportsteuer und zwar als Präklusivtermin festgesetzt. Noch schwieriger werden sich selbstverständlich die

Umrechnungsarbeiten im Verkehre mit Ungarn und mit dem Auslande gestalten und dürfte für diese Verkehre ein Präklusivtermin von 2 Jahren, mit der bei den Inlandstarifen aufgestellten Maassgabe des successiven Eintretens der Transportsteuerpflicht geboten erscheinen.

Die wesentlichen Unterschiede zwischen dem Binnenschifffahrts- und dem Eisenbahnbetriebe lassen es geboten erscheinen, ein hierdurch bedingtes gewisses Maass von freier Bewegung hinsichtlich der Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen über die Transportsteuer auf den Binnenschifffahrtsbetrieb zu wahren und wird demzufolge im Gesetzentwurfe bezüglich dieses Betriebes eine, den besonderen Verhältnissen desselben anzupassende Anwendung der besagten Bestimmungen in Aussicht genommen.

Da unleugbar schon seit einiger Zeit ein aus mehrfachen Rücksichten nicht unberechtigtes Bestreben zu Tage tritt, dass der heimischen landwirthschaftlichen und industriellen Produktion für unter der Ungunst der jeweiligen Konkurrenzverhältnisse leidende Betriebszweige eine im Wege einer rationellen Tarifpolitik allein nicht zu bewerkstelligende und daher über dieses Gebiet hinausgehende besondere staatliche Förderung zugewendet werde, wurde in die Vorlage die Bestimmung aufgenommen, dass aus dem Ertrage der Steuer jährlich 1 000 000 fl. auszuscheiden und den Ressortministern zu diesem Zwecke zur Verfügung zu stellen sei. Selbstverständlich werden die einschlägigen Verfügungen bei der bestimmungsgemässen Verwendung des bezeichneten Betrages unbeschadet jener tarifarischen Maassnahmen zu treffen sein, welche als Ausfluss einer gesunden Tarifpolitik erheischt werden müssen.

Der Bruttoertrag der beantragten Transportsteuer wird von der Regierung im Hinblicke auf das successive Inkrafttreten der Steuer im Jahre 1898 mit 10 000 000, im Jahre 1899 mit 14 000 000 und vom Jahre 1900 angefangen mit 17 000 000 fl. jährlich veranschlagt.

Diesen Ziffern steht jedoch gegenüber der zu gewärtigende Ausfall an Fahrkartenstempeln, welcher mit 1 700 000 fl. jährlich angenommen werden kann. Weiter ist zu berücksichtigen, dass die Verwaltung der Staatsbahnen in gewissen Verkehren, insbesondere auf Linien, welche, sei es mit Bahnen des Inlandes, sei es mit solchen des Auslandes konkurriren, nicht in der Lage sein wird, den vollen Betrag der Transportsteuer dem tarifmässigen Frachtsatze zuzuschlagen, gleichwohl aber die Transportsteuer in der vollen gesetzlichen Höhe zur Staatskasse abzuführen haben wird. Hieraus wird sich naturgemäss ein Ausfall im Budget der Staatsbahnen ergeben, welcher vom Standpunkte der Finanzverwaltung gleichfalls in Rechnung zu ziehen ist und nach den angestellten Berechnungen ebenfalls mit 1 700 000 fl. jährlich angenommen werden kann.

Endlich ist vom Ertrage der Transportsteuer der zur Besserung der Produktions- und Absatzverhältnisse der heimischen Boden- und Industrieerzeugnisse zu widmende Betrag von 1 000 000 fl. jährlich in Abrechnung zu bringen. Wenn berücksichtigt wird, dass infolge des successiven Inkrafttretens der Steuer auch die oben erwähnten Ausfälle an Fahrkartenstempeln sowie im Budget der Staatsbahnen nur allmählich ihre Wirkung äussern werden, so lässt sich der Nettoertrag der Transportsteuer im Jahre 1898 mit 7 500 000, im Jahre 1899 mit 10 000 000 und im Jahre 1900 sowie in den folgenden Jahren mit 12 600 000 fl. veranschlagen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg. Am 16. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Kreuz-Stargard i. Pm. zwischen Collin und Stargard i. Pm. neu eingerichtete Haltestelle Strebelow für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg in Nr. 81 d. Ztg. Inser.-Nr. 2301).

Anderweite Schreibweise von Stationsnamen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Stettin. Die Stationsnamen Kolberg, Köslin und Körlin a/Pers. sind fortab stets mit K und nicht mehr mit C zu schreiben.

Verwechselung von Stationen. Seitens der bayerischen Staatseisenbahnen wird darauf aufmerksam gemacht, dass die an der neueröffneten Lokalbahn Mühldorf-Burghausen gelegene, für den Gesammtdienst eingerichtete Haltestelle Pirach wiederholt mit der an der Hauptbahnstrecke München-Simbach gelegenen Station V. Klasse Perach verwechselt worden ist.

Entsprechende handschriftliche Ergänzung des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung wird anheimgestellt.

Lieferfristen und Lieferfristzuschläge. Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Für jene Pflaumen- und Pflaumenmus-Sendungen, welche seitens der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrts-Aktiengesellschaft in den Schiffstationen Boszna-Rácsa, Sabacz und Obrenovacz mit direkten Frachtbriefen nach österreichischen oder anderen ausländischen Stationen zur Aufgabe und in den Stationen Mitrovicza Száva-Ufer bezw. Zimony aus den Schiffen zur Umladung gelangen, werden folgende Lieferfristen und Manipulations- bezw. Lieferfristzuschläge Anwendung finden:

A. Für die Wasserstrecke von Boszna-Rácsa und Sabacz nach Mitrovicza Száva-Ufer 6 Tage und von Obrenovacz nach Zimony 9 Tage als Manipulations- und Lieferfrist.

B. In Zimony bezw. in Mitrovicza Száva-Ufer für die Umlademanipulation 3 Tage als Lieferfristzuschlag.

Es werden demnach bei denjenigen Sendungen, welche in den Schiffstationen B.-Rácsa und in Sabacz zur Aufgabe und in der Station Mitrovicza Száva-Ufer zur Umladung gelangen, 9 Tage, bei denjenigen, welche in der Schiffstation Obrenovacz aufgegeben und in Zimony umgeladen werden, 12 Tage ausser den bereits reglementsmässigen bezw. den schon jetzt in Kraft stehenden Zuschlagsfristen zu Gunsten der königlich ungarischen Staatsbahnen in Anrechnung gebracht werden.

Diese Zuschlagsfristen haben im österreichisch-ungarischen sowie im internationalen Verkehr Geltung und sind mit 15. d. Mts. in Kraft getreten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4013 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung der Schraubenkuppelungs-Spindel (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— In einer Erörterung der **Eisenbahnunfälle** waren in der Presse die französischen Hauptbahnen in dieser Beziehung den deutschen bezw. preussischen Eisenbahnen gegenübergestellt worden. Zu diesem für die deutschen Verhältnisse sehr ungünstig ausgefallenen Vergleich bemerkt die „Nordd. Allgem. Ztg.“:

„Die Sache stellt sich schon ganz anders, wenn man die Gesammtheit der Betriebsunfälle (3 541 im Jahre 1893/94 auf den deutschen Bahnen) der Gesammtheit der Unfälle (1 635) auf den französischen Hauptbahnen gegenüberstellt. Aber auch diese Zahlen sind nicht vergleichsfähig; denn in Frankreich werden, wie aus der Ueberschrift der uns vorliegenden Tabellen (Bulletin du ministère des travaux publics. 1894. S. 366) hervorgeht, nur die Unfälle gezählt, die den Tod oder Verletzungen von Personen herbeigeführt haben, während die deutsche Unfallstatistik jeden einzelnen Unfall, selbst solche, die gar keinen Schaden an Personen oder Material verursacht haben, aufführt.“

— Anlässlich eines Artikels im „Hannov. Courier“, in welchem die Behauptung aufgestellt worden war, dass bei den preussischen Staatsbahnen aus Sparsamkeitsrücksichten nicht das genügende — **für den Zugsbegleitungsdienst ausgebildete — Personal** zur Verfügung gehalten werde, ist der „Täglichen Rundschau“ von fachmännischer Seite folgende Zuschrift zugegangen, in welcher die Aeusserungen des „Hannov. Couriers“ kritisch beleuchtet und widerlegt werden:

„Die Angaben des „Hannov. Couriers“ sind entstellt und gehen fehl. Es ist richtig, dass annähernd festgestellt werden kann, wie gross das ausgebildete Personal sein muss, um allen Anforderungen an Personal für den Zugbegleitungsdienst zu genügen. Unrichtig ist, dass ein solches Personal aus den „leidigen Sparsamkeitsrücksichten“ nicht vorräthig gehalten wird. Eine derartig schwere Pflichtverletzung würde selbst — wenn er dabei etwas zu sagen hätte — sich einer der im übrigen bekanntermaassen gänzlich untauglichen Assessoren

nicht zu Schulden kommen lassen. Den (technischen) Inspektionsvorständen steht das für den regelmässigen Betrieb erforderliche Personal in etatsmässigen Bremsern und sogenannten Hilfsbremsern zur Verfügung. Diese Hilfsbremser sind aber nicht etwa Leute, welche sonst als Oberbau- oder Handarbeiter beschäftigt werden und daher nicht „betriebssicher" sind, sondern sämmtlich vorschriftsmässig ausgebildete vereidete Personen (Hilfsbeamte), welche lediglich im Bremserdienste beschäftigt werden und daher für den Betrieb ebenso werthvoll sind als die Beamten. Oft genug haben sie noch vor den im Fahrdienst als Beamte bestimmungsgemäss anzustellenden Militäranwärtern die langjährige Uebung voraus. Auf Streckenarbeiter und sonstige Arbeiter wird nur bei aussergewöhnlichem Bedarf zurückgegriffen. Es wird der Eisenbahnverwaltung nicht zugemuthet werden können, für den Fahrdienst ein solches Personal zu halten, welches auch bei ganz besonderem Bedarf ausreicht; es müssten sonst während eines grossen Theiles des Jahres eine ganze Anzahl Beamte und Hilfsbeamte spazieren gehen. Diese Streckenarbeiter aber, welche auf die Bremse gesetzt werden, müssten ebenfalls vollständig im Beamtendienste ausgebildet sein, sonst liegt ein Verstoss gegen die bundesräthlichen Bestimmungen über die „Befähigung der Eisenbahn-Betriebsbeamten" vor, welche die zuständige Eisenbahndirektion in keinem Falle, von dem sie Kenntniss erhält, gutheissen wird. Wenn es im Einzelfalle wirklich vorgekommen ist, dass unausgebildete Leute zum Fahrdienst verwendet sind, so liegt die Schuld bei den nachgeordneten Dienststellen, nie aber werden seitens der zuständigen Behörde aus „leidigen Ersparnissrücksichten" die Mittel versagt werden, um die erforderlichen Aushilfskräfte auszubilden. Dass sonach durch das in dem Artikel des „Hannov. Courier" angegebene Mittel „schleunige Anstellung der vielen Hilfsbremser" ein Erfolg für die Betriebssicherheit zu erzielen sei, ist unverständlich. Ein eingeübter Hilfsbremser wird seinen Dienst, auch wenn er zum etatsmässigen Beamten gemacht wird, nicht anders versehen können, als vorher. Ob den alten bewährten Hilfsbremsern eine frühere Anstellung als Beamter zu gönnen ist, das ist eine ganz andere Frage, mit der Betriebssicherheit hat sie wirklich nichts zu thun, und um die handelte es sich angeblich in dem vorbezeichneten Artikel.

In ebenso schiefer Weise ist darauf aufmerksam gemacht, dass vielfach höhere Beamte durch solche der niederen Klasse vertreten würden, Zugführer durch Packmeister, Schaffner, Bremser, angeblich wieder aus „Ersparnissrücksichten". Was zunächst die Betriebssicherheit angeht, auf welche doch der Artikel angeblich mit Rücksicht nimmt, so gilt das Obengesagte in entsprechender Anwendung. Ein Schaffner darf nur dann den Zugführerdienst versehen, wenn er die erforderliche Ausbildung genossen hat. Er muss also bereits Packmeister- und Zugführerprüfung abgelegt haben und ist mithin voll befähigt, den Dienst zu versehen. Die Ersetzung Beamter höherer Klassen durch solche aus niederen hängt zusammen mit aussergewöhnlichem Bedarf, Beurlaubungen, Erkrankungen, Kommandirungen (insbesondere zur Ausbildung) usw.; in dieser Ersetzung liegt aber keinerlei Ursache zu Angriffen gegen die böse, verrottete Eisenbahnverwaltung, denn es dürften nur solche Personen zum Ersatz verwendet werden, welche die volle Befähigung für die Stelle haben. Wenn dagegen gefehlt werden sollte, so wäre es bedauerlich; Ersparnissrücksichten sind nicht im Spiele. Die zuständigen Direktionen werden nie die erheblichen Kosten verweigern, welche nothwendig sind, um ein für alle Fälle ausreichendes Personal auszubilden."

Aus dieser Zuschrift geht zweifellos hervor, dass der „Hannov. Courier" mit seinen Anklagen sehr auf dem Holzwege war. Der fragliche Artikel beweist wieder einmal, mit wie wenig Vorsicht und Sachkenntniss Anschuldigungen gegen die Eisenbahnverwaltung zusammengeschmiedet werden.

— Se. Majestät der Kaiser soll sich über die **Leistung der Staatseisenbahn-Verwaltung**, welcher es gelang aus Anlass der Kaisermanöver 84000 Mann und 2000 Pferde in $2^1/_4$ Tagen zu verladen, ohne dass auch nur irgend welche erhebliche Störung eingetreten wäre, befriedigt ausgesprochen haben. Es darf hervorgehoben werden, dass bei dieser Leistung die preussische Staatsbahnverwaltung von den bayerischen, württembergischen, badischen, mecklenburgischen und oldenburgischen Verwaltungen in dankenswerther Weise unterstützt wurde.

— Die aus Anlass der neuerlichen Eisenbahnunfälle eingesetzte **Eisenbahn-Untersuchungskommission** hat — wie berichtet wird — ihre Besichtigungsreisen im Westen der Monarchie beendet; sie wird dieselben nunmehr auf den Osten ausdehnen.

— Um festzustellen, ob und in welchem Umfange die säumige Ent- und Beladung der Güterwagen seitens der Empfänger und Versender auf den **Wagenmangel** von Einfluss ist, soll laut Verfügung der königlichen Eisenbahndirektion Berlin ermittelt werden, für wieviel Wagen, getrennt nach bedeckten und offenen, und für wieviel Tage bei jedem Wagen, vom 16. August d. J. ab bis Ende November d. J. Wagen-Strafmiethen berechnet worden sind. Die Stationen usw. sind daher angewiesen worden, nach bestimmtem Muster die bezüglichen Feststellungen vorzunehmen und diese Nachweisung, welche auch die fremden Wagen zu berücksichtigen hat, bis zum 10. Dezember d. J. einzureichen.

— Auf den Strecken der preussischen Staatsbahnen, und zwar in jedem Bezirk der 20 Eisenbahndirektionen für sich besonders, werden vom Etatsjahre 1898/99 ab **Ermittelungen über die Dauer der Holzschwellen** (eichener, buchener und kieferner) in Bezug auf ihre Imprägnirung mit Zinkchlorid oder mit Zinkchlorid und Theeröl oder mit erhitztem Theeröl in der Weise angestellt werden, dass dafür besondere Versuchsstrecken eingerichtet werden.

— Eine dem bayerischen Landtage zugegangene Regierungsvorlage beantragt die Ermächtigung, für ein Maximalkapital von 2304500 ℳ, das die **pfälzischen Eisenbahnen** aufnehmen, die **Zinsgarantie** von $3^1/_2$ % bis zum 31. Dezember 1904 zu übernehmen. Die Summe soll zu Erweiterungsbauten, Vermehrung des Fahrmaterials und Beschaffung von Werkstätten der pfälzischen Bahnen verwendet werden. Für die älteren Linien der Ludwigs- und Maximiliansbahn hat die Staatsregierung die Kompetenz, die Zinsgarantie auszusprechen. Die Staatsregierung hat auch die Aufnahme beträchtlicher Prioritätsanleihen der Ludwigs- und Maximilians-Bahngesellschaft unter Gewährung staatlicher Zinsengarantie bis zum 31. Dezember 1904 im Jahre 1897 genehmigt. Soweit es sich dagegen um Aufwendungen für die neueren Linien handelt, deren Bau- und Einrichtungskapital gesetzlich bestimmt ist, ist die Gewährung der Zinsgarantie für die zur Gewinnung der Mittel aufzunehmenden Anlehen von neuer gesetzlicher Ermächtigung abhängig. Die aussergewöhnliche Steigerung des Verkehres in jüngster Zeit hat auch für die neueren Linien der Pfalzbahnen die Nothwendigkeit von Erweiterungsbauten, Vermehrung des Fahrmaterials etc. mit sich gebracht, so dass die Verwaltung der Pfalzbahnen vorbehaltlich der Genehmigung der Aktionäre beschlossen hat, die Genehmigung zur Erhöhung des Anlage- und Einrichtungskapitals der drei Bahngesellschaften um 2304500 ℳ nachzusuchen.

— Ende des Jahres 1897 wird die **Betriebslänge der bayerischen Staatsbahnen** 5354 km betragen. 1898 kommen durch Eröffnung der Lokalbahnstrecken Weilheim-Diessen, München Ostbahnhof-Deisenhofen, Penzberg-Kochel, Mering-Schondorf, Steinach-Windsheim, Nürnberg Ostbahnhof-Nürnberg Nordbahnhof, Goldmühle-Bischofsgrün, Schwabing-Moosach, Oberdorf b. B.-Lechbruck und Marxgrün-Steben noch 130 km hinzu und beträgt dann die Betriebslänge 5484 km; bis zum Ende des Jahres 1898 wird sie, da bis dahin noch die Lokalbahnen Vilshofen-Aidenbach, Gerting-Ebersberg, Eichstätt-Kinding, Mellrichstadt-Fladungen, Schondorf-Diessen (Reststrecke der Mehring-Weilheimer Bahn), Dorfen-Velden, Amberg-Schnaittenbach, Kirchenlamitz-Weissenstadt, Haidhof-Burglengenfeld, Amorbach-Walldürn, Vohenstrauss-Waidhaus, Lindau-Landesgrenze (Hauptbahn) und Strullendorf-Schlüsselfeld eröffnet sein werden, auf 5700 km steigen. Von der durchschnittlichen Betriebslänge zu 5513 km treffen 5444 km gemeinschaftlich auf den Personen- und Güterverkehr, 62,13 km dienen ausschliesslich dem Güterverkehr und 7.39 km ausschliesslich dem Personenverkehr. Dem letzteren dient ausschliesslich die Strecke München-Laim-Pasing.

— In dem Gesetzentwurfe über die königlich bayerischen Staatsbahnen ist die **elektrische Beleuchtung des Betriebshauptgebäudes des Münchener Centralbahnhofes** mit Vorhallen, Wartesälen, Vorplätzen, Büreaus usw., dann des Starnberger Sommerbahnhofes, der Diensträume in den Häusern an der Bayerstrasse und der Werkstätte im inneren Bahnhofe vorgesehen. Hierzu, wie für den Betrieb verschiedener Motoren usw. ist die Erweiterung und Ergänzung der elektrischen Betriebe westlich der Hackerbrücke in Aussicht genommen. Die Einrichtung einer grossen Gleichstromanlage hierfür wird die Summe von 865000 ℳ erfordern.

— Ueber die **Wiederverwendung von Invaliden im Dienste der bayerischen Staatsbahnen** wurde nach der „A. Abdztg." von der Generaldirektion eine Entschliessung erlassen, welcher wir die folgenden wesentlichen Punkte entnehmen: „Die unliebsame Wahrnehmung, dass sich die zuständigen Dienstesstellen häufig den Gesuchen jener vormaligen Angehörigen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen verschliessen, welche beim Bau oder Betriebe derselben eine Verletzung erlitten und hierdurch einen Theil ihrer Arbeitsfähigkeit eingebüsst haben, gibt Veranlassung, darauf hinzuweisen,

dass es nicht nur im Interesse des Staatsärars gelegen, sondern auch als ein Gebot der Billigkeit und Humanität zu erachten ist, diese Personen mit leichteren, ihrem Zustande angemessenen Arbeiten weiter zu beschäftigen. Bei den mannigfachen Zweigen des Eisenbahndienstes kann aber wohl kein Zweifel bestehen, dass die Möglichkeit zur Anweisung geeigneter Dienstesverrichtungen in den meisten Fällen gegeben ist, während es den Betheiligten schwer fallen würde, in anderen Betrieben ein Unterkommen zu finden. Die unterfertigte Stelle versieht sich daher zu der Erwartung, dass fernerhin bei Würdigung von Wiederverwendungsgesuchen in Rede stehender Personen der hier gekennzeichnete Standpunkt eingenommen werde.“ Es soll nun, um der ebensowohl aus Humanitätsgründen wie aus sozialpolitischen Gesichtspunkten angezeigten Willfahrung solcher Wiederverwendungsgesuche näher treten zu können, genaue Umschau gehalten werden, ob nicht neue, für Invaliden passende Stellen geschaffen, das heisst ob nicht weitere Beschäftigungen gefunden werden können, welche sich ohne Gefährdung des dienstlichen Interesses von Invaliden bezw. theilweise Arbeitsbeschränkten, versehen liessen. Gleichzeitig hat die Generaldirektion bemerkt, dass der öfters gebrachte Einwand, als würden Unfallrentner bei gleicher Bezahlung nicht den gleichen Dienst wie Gesunde machen, und als würde hierdurch unter den Arbeitern Verstimmung erzeugt, unrichtig sei, weil Unfallrentner nicht den gleichen Lohn wie Unverletzte und Gesunde für ihre beschränkte Arbeit erhalten, sondern für letztere nur den Differenzlohn beanspruchen können; der andere Lohntheil sei nämlich nur als Entschädigung für die im Dienst verlorene Arbeitsfähigkeit zu erachten und müsse diese Entschädigung auch geleistet werden, selbst wenn der Betreffende nichts arbeite.

— Infolge der in den letzten Jahren eingetretenen erheblichen **Steigerung des Expressgutverkehres auf den grossherzoglich badischen Staatsbahnen** sind in der Durchführung der derzeitigen Tarifbestimmung, wonach Expressgut stets mit dem nächsten auf die Einlieferung folgenden Zuge zu befördern ist, bei einzelnen Schnellzügen mit besonders gespannter Fahrzeit und kurzen Stationsaufenthalten zuweilen empfindliche betriebsdienstliche Schwierigkeiten aufgetreten, die auf den pünktlichen Vollzug des Fahrplanes nachtheiligen Einfluss ausübten.

Die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen hat sich daher genöthigt gesehen, im Verein mit den übrigen süddeutschen Verwaltungen mit Wirkung vom 1. November ab eine Aenderung der bisherigen Tarifbestimmungen herbeizuführen, die darin besteht, dass künftig die Verwaltungen die Expressgutbeförderung bei einzeln Zügen, die bei den Stationen der badischen Staatsbahnen durch Schalteranschlag bekannt gegeben werden, beschränken oder ganz ausschliessen können.

Eine für das Publikum besonders fühlbare Aenderung in Bezug auf die Raschheit und Pünktlichkeit der Expressgutbeförderung wird aber durch diese veränderten Bestimmungen nicht eintreten, da, abgesehen von den wenigen von der Mitnahme von Expressgut ganz ausgeschlossenen Zügen, auch künftig noch mit allen Schnellzügen Expressgut befördert werden wird und die Dienststellen Weisung erhalten werden, auf die Bedürfnisse des Verkehres thunlichst Rücksicht zu nehmen.

Die einschränkende Tarifbestimmung soll der Verwaltung lediglich die Möglichkeit an die Hand geben, dem Eintreten von Zugsverspätungen, wie sie bei massenhaftem Expressgutandrang, besonders zu Weihnachten, bisher vorkamen, vorzubeugen.

— Bei der Neuerstellung eines direkten **deutsch-russischen Gütertarifs** hat sich ergeben, dass verschiedene Waaren, die aus den deutschen Tarifen auch in den direkten Tarif mit Russland aufgenommen werden sollten, im Normalgütertarif der russischen Bahnen nicht aufgeführt stehen und sich auch mit ähnlichen Artikeln aus demselben nicht decken. Die russische Aufsichtsbehörde hat daher die Bildung direkter Frachtsätze für diese Güter vorläufig abgelehnt, sich aber mit der Tariferstellung einverstanden erklärt, sobald sie die Aufnahme der fraglichen Artikel in ihren Normalgruppentarif durchgeführt haben wird. Um ihr letzteres zu ermöglichen, hat sie das Verlangen gestellt, ihr die Entstehungsart, Beschaffenheit, Verwendungsweise, den Handelswerth usw. oder auch Muster der Waaren mitzutheilen. Von der die Verhandlungen führenden königlichen Eisenbahndirektion Bromberg ist bereits für eine grosse Anzahl von Artikeln (etwa 50) dem Verlangen entsprochen worden. Für eine Reihe anderer Artikel hat sie sich veranlasst gesehen, Erkundigungen bei den Interessenten einzuziehen. Der Centralverband deutscher Industrieller hat sich zur Unterstützung dieser Absicht an seine Mitglieder gewandt und unter dem Hinweis darauf, dass es sich dabei fast nur um Ausfuhrartikel nach Russland handelt, dieselben gebeten, sobald als möglich das gewünschte Material ihm zur weiteren Behandlung für die königliche Eisenbahndirektion zu übermitteln. („Berl. B.-Z.“)

— Nach den am 15./16. v. Mts. in Wien getroffenen neuen Abmachungen wird der **Nord - Süd - Expresszug** (über den Brenner) vom 15. November ab und zwar täglich zwischen Berlin und Verona in Verkehr gesetzt. Die Weiterführung des Zuges nach Rom und Neapel scheiterte an der fortgesetzten Weigerung der italienischen Südbahn, diese Weiterführung zu übernehmen. Dagegen scheint die Fortsetzung des Expresszuges nach Brindisi zu gelingen. Diese Fortsetzung würde zunächst wöchentlich zweimal verkehren, und zwar zum Anschluss an die Schiffe des österreichischen Lloyd nach Aegypten. Sie würde folgende Verbindung bieten:

ab Berlin .	11.45 Nachts	ab Verona .	7.20 Nachm.
in Verona .	7.07 Nachm.	in Brindisi .	12.00 Mitt.

und in der anderen Richtung:

ab Brindisi .	5.00 Nachm.	ab Verona .	10.45 Vorm.
in Verona .	10.30 Vorm.	in Berlin .	7.00 früh.

Hiernach würde die Gesammtfahrzeit Berlin - Brindisi, die mit dem projektirten Berlin - Mailand - Gotthard - Expresszug 41 Stunden beträgt, durch diese Verbindung auf 36¼ Stunden abgekürzt werden. Dass im übrigen der Nord-Süd-Expresszug in Verona sein Endziel findet, dürfte für die Dauer schwerlich sich aufrecht erhalten lassen. Wenigstens die Fortsetzung nach Venedig, wohin ja so viele Nordländer reisen, wird unverzüglich erfolgen müssen, wenn die neue Verbindung ihren Zweck nicht völlig verfehlen und diskreditirt werden soll.

— Der **deutsche Eisenbahnbeamten - Verein** und die Landesvereine der sächsischen, württembergischen, badischen hessischen und Reichseisenbahn-Beamten haben kürzlich den **7. Verbandstag** in Strassburg abgehalten. Berathen wurden u. a. eine Eingabe an den Justizminister und den Minister der öffentlichen Arbeiten hinsichtlich des Strafvollzugs an Eisenbahnbediensteten, welche wegen fahrlässiger Transportgefährdung zu Freiheitsstrafen verurtheilt waren, bezw. hinsichtlich der Aussetzung der gerichtlichen Verfolgung in leichteren Fällen der Transportgefährdung. Die letztere Petition führt im wesentlichen aus, dass kein anderer Stand derartigen harten Rechtsfolgen auch nur in annähernd gleichem Maasse ausgesetzt sei, wie jener der Eisenbahn-Betriebsbeamten, und dass trotz grössten Pflichteifers zahlreiche hervorragend tüchtige und umsichtige Beamte nicht dem Schicksale entgehen, auf Grund des § 316 des Reichs-Strafgesetzbuches eine Gefängnissstrafe auf sich nehmen zu müssen; denn es könne leicht vorkommen, dass ein Betriebsbeamter im Drange der Geschäfte oder bei besonders schwieriger Lage diese oder jene Maassregel unterlässt oder fälschlich anordnet. Die weitaus meisten Fälle aber, welche zur Aburtheilung gelangen, seien derart, dass irgend ein besonderer aussergewöhnlicher Umstand zur Herbeiführung des Unfalles mit beigetragen habe. Von 7000 Mitgliedern des Verbandes sind im Jahre 1896 69 wegen Transportgefährdung unter Anklage gestellt worden. Es wird deshalb eine Verminderung der Anklagen bei leichteren Fällen in erster Reihe angestrebt; in zweiter Linie bittet der Verband, bei derartigen Anklagen künftig als Sachverständige nur solche Personen zu wählen, die einem anderen Direktionsbezirk als dem Unfallbezirk angehören und dass neben dem Oberbeamten auch ein Betriebsbeamter als Sachverständiger aufgestellt werden möge.

— Wie die „Frankfurter Zeitung“ berichtet, haben die Pensionäre der ehemaligen hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wegen der Weigerung der Eisenbahndirektion Mainz, ihnen für die Folge **Freikarten** auf den Strecken dieser Bahn zu gewähren, eine Eingabe an die Zweite Kammer gerichtet. In dieser Eingabe wird ausgeführt, dass die hessische Ludwigsbahn mit allen Rechten und Pflichten an die hessische und preussische Staatsgemeinschaft übergegangen sei und deshalb kein Recht für diese bestehe, den Pensionären die ihnen bei der Pension gewährleisteten Freikarten zu entziehen, da diese Freikarten als ein Bestandtheil ihrer Pension zu betrachten seien.

— Der **Handelsverkehr auf dem Rhein** zwischen den am Rhein gelegenen deutschen Häfen untereinander und von diesen nach Holland, Belgien und umgekehrt betrug in Tausenden von Tonnen:

1886 .	14 470	1891 .	19 695
1887 .	14 944	1892 .	20 793
1888 .	17 692	1893 .	21 337
1889 .	18 160	1894 .	24 629
1890 .	19 534	1895 .	23 434

Die ganze Rheinschifffahrt von Holland mit Deutschland brachte einen Verkehr von

1895 . . . 6 045 873 t
1896 . . . 7 460 154 „

Die Rheinschifffahrt zwischen Deutschland und Belgien

1895 . . . 1 571 765 t
1896 . . . 1 940 728 „

— Nach einer Mittheilung der „Münchener Allgemeinen Zeitung“ besteht der Plan, die **Personendampfschifffahrt auf dem Neckar** wieder aufzunehmen. Auf der Probefahrt, die dieser Tage ein Moseldampfer von Mannheim aufwärts bis Ebenbach machte, zeigte sich, dass ernstliche Hindernisse nicht vorhanden sind. Der Probedampfer, der nur eine schwache Maschine hatte, brauchte von Heidelberg bis Ebenbach fast 5 Stunden.

— Für die **deutsche Eisenbahnwagen-Industrie** eröffnen sich Aussichten auf einen neuen Markt im fernen Osten. Wie die „Post“ hört, begibt sich in diesen Tagen einer der Mitinhaber der bekannten Fabrik von van der Zypen & Challier in Deutz nach China und Japan, um dort neue Geschäftsverbindungen anzuknüpfen. Im vorigen Sommer stattete der Vizekönig Li-Hung-Tschang, wie erinnerlich sein wird, dem Etablissement in Deutz einen Besuch ab.

Deutsche Kolonien.

Ueber den **Eisenbahnbau in Deutsch-Südwestafrika** bringen die „Mittheilungen aus der Abtheilung Berlin der deutschen Kolonialgesellschaft“ folgende weitere Nachrichten:

„Kolonialdirektor v. Richthofen hatte im März dieses Jahres den Herren Geheimrath Schwabe und Premierlieutenant Troost zugesagt, unter allen Umständen würden sie die Konzession zum Bau erhalten. Man werde ihnen eine Zinsgarantie erwirken. Zur alleinigen Bedingung mache er ihnen die Einigung mit der das alleinige Monopol zum Bau besitzenden South West Afrika Company. Nach viermonatlicher Arbeit war im Juli der Vertrag mit der Kolonialgesellschaft für Südwestafrika unterschrieben, die Vollziehung des Vertrages mit der South West Afrika Company stand unmittelbar bevor, die Finanzirung war schon damals gesichert, die Hälfte des Kapitals zugesagt. Kolonialdirektor v. Richthofen sagte noch in der letzten Sitzung des Komitees, er sehe selbst bei Nichtgewährung einer Zinsgarantie absolut keine Schwierigkeiten für die Finanzirung; ja auch er habe bereits Zusagen aus Privatkreisen. Wenige Tage später aber erklärte der Kolonialdirektor plötzlich, dass er nunmehr auf die Beihilfe des Komitees verzichten und versuchen wolle, Reichsmittel für den Bau zu erhalten. Erhalte er diese jedoch nicht, so werde er wieder auf das Komitee zurückgreifen. Weiter wurde von der Kolonialverwaltung dem Komitee bekanntgegeben, man werde über die Rechte der South West Afrika Company zur Tagesordnung übergehen. Das Komitee stand vor einem Räthsel. Später stellte sich heraus, dass ein hochgestellter Parlamentarier, der der South West Afrika Company nicht hold gesinnt ist, bei Herrn v. Richthofen gewesen war, und den Bau aus irgend welchen Gründen aus Reichsmitteln gefordert hatte. Es ging sofort ein Bericht an den Reichskanzler. Zum Schluss wird noch festgestellt, dass es unrichtig ist, wie die offiziösen Blätter behauptet haben, 1. dass die Finanzirung dem Komitee Schwierigkeiten gemacht hätte, 2. dass eine Einigung mit der South West Afrika Company nicht zustande gekommen wäre, 3. dass die Leistungsfähigkeit der Bahn nicht genügend gewesen sei, 4. dass das Komitee nicht hätte auf dem nördlichen Swakopufer bauen wollen, 5. dass das Komitee eine 5 prozentige Zins- bezw. Frachtgarantie gefordert habe, und 6. dass die von dem Komitee geplante Bahn später fertiggestellt worden wäre, als die staatliche.“

Nach den von uns eingezogenen Erkundigungen bedürfen die hier gemachten Angaben — speziell soweit sie das Verhalten der Kolonialverwaltung bezw. des Kolonialdirektors betreffen — in wesentlichen Punkten der Richtigstellung. Insbesondere bestätigt es sich nicht, dass dem Komitee durch Herrn Kolonialdirektor von Richthofen die Konzessionsertheilung endgültig zugesagt worden sei; ebenso ist es unzutreffend, dass der spätere Beschluss, die Bahn aus Reichsmitteln zu bauen, auf die Intervention eines einflussreichen Parlamentariers zurückzuführen sei. Für diesen Beschluss war vielmehr lediglich die Erwägung maassgebend, dass der Ausbau der Bahn mit Rücksicht auf die inzwischen ausgebrochene Rinderpest thunlichst zu beschleunigen sei.

— Die „Berliner Neuesten Nachrichten“ schreiben:

„Gegen ungeborene Eisenbahnprojekte in Afrika wendet sich der um einen dankbaren Agitationsstoff augenscheinlich zur Zeit verlegene Oppositionseifer der „Freis. Ztg.“. Aus dem Umstande, dass in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ ein **Bahnbau von Swakopmund nach Transvaal** erörtert wird, der angeblich von englischer Seite der deutschen Kolonialverwaltung unter den Fuss gegeben worden sein soll, wird gefolgert, dass ein derartiger Plan auch schon bestehe und dem Reiche ein Opfer von 90 bis 100 Millionen Mark zugemuthet werden solle, zumal es sich dabei auch um die Anlegung eines Hafens für grosse Dampfer handeln würde. Als ob derartige Zukunftspläne, deren Ausführung erfahrungsgemäss in der Regel Menschenalter erfordern, überhaupt nicht erörtert werden dürften, ohne dass dabei auch sofort Geldforderungen im Spiele wären. Mit dergleichen Künsten wird der leichtgläubige und furchtsame Philister kopfscheu gemacht! Es würde also nicht einmal mehr erlaubt sein, solche Unternehmungen, die von weittragender Bedeutung für ganze Reiche sein können, in der Idee zu erwägen. Dasselbe gilt auch von den weiteren, als Schreckgespenst behandelten Projekten eines Brückenbauses in Togo mit sich daran anschliessender Bahn und von der ostafrikanischen Centralbahn, die angeblich noch 73 Millionen Mark erfordern soll. Wenn sich die „Freis. Ztg.“ auf die Gewähr des Herrn Geh. Rath a. D. Schwabe dabei beruft, so beweist das gar nichts. Auch Herr Schwabe wird schwerlich behaupten können, dass derartige Pläne, wie er sie kritisirt, wirklich schon in nächster Zeit zur Ausführung bestimmt sind.“

Wir können der Auffassung der „Berliner Neuesten Nachrichten“ nur beitreten. In den Schwabe'schen Ausführungen (No. 80 dieser Zeitung) ist nirgends gesagt oder auch nur angedeutet, dass das fragliche Projekt die Grenzen theoretischer Erwägung überschritten habe. Im Gegentheil ist betont, dass unter den obwaltenden Umständen selbst englischer Seits auf eine Weiterverfolgung des Projektes schwerlich zugekommen werden dürfte.

Oesterreich-Ungarn.

— **Interpellationen im österreichischen Abgeordnetenhause.** In den letzten Sitzungen des Abgeordnetenhauses wurde eine Anzahl von Dringlichkeitsanträgen gestellt, welche Eisenbahnangelegenheiten betreffen, so u. a. ein Antrag auf Einsetzung eines 36 gliedrigen Ausschusses zur Untersuchung der Eisenbahnunfälle durch Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen, ferner auf Sicherstellung der Ausführung des Baues der schmalspurigen Eisenbahn Triest-Parenzo mit Abzweigung nach Canfanaro, auf Untersuchung der Gründe der Dienstenthebung des Nordbahnsekretärs Dr. Eder und Regelung der Dienstverhältnisse der Eisenbahnbediensteten durch eine einheitliche Dienstpragmatik, ausserdem wurden Anfragen an die Regierung gestellt: wegen Verbilligung der Frachtsätze für Obst anlässlich der Konkurrenz des amerikanischen Obstes, wegen Ausdehnung der auf den östlichen Staatsbahnlinien bestehenden ermässigten Tarife für Kunstdünger — auf die westlichen Linien, wegen des Vorganges bei Auszahlung von Frachtübergebühren (anlässlich der Verhaftung des Inhabers des Reklamationsbüreau „Herold“), endlich wegen Vorlage des Gesetzes über die Ausführung der Eisenbahn Bugojno-Arzano (Verbindung zwischen Dalmatien und Bosnien) an das österreichische und ungarische Parlament, sowie wegen Ausbaues der Eisenbahn Spalato-Arzano an das österreichische Abgeordnetenhaus.

— **Stand der Schleppbahnen in Oesterreich.** Ende 1896 bestanden 1 450 Schleppbahnen, welche mit öffentlichen Bahnen in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, mit einer Gesammtlänge von 1 134,879 km. Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich ein Zuwachs von 53 Schleppbahnen mit einer Länge von 25,389 km. An die Staatsbahnen und die im Staatsbetrieb stehenden Privatbahnen schliessen 602 Schleppbahnen mit einer Gesammtlänge von 368,878 km, an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn 179 Schleppbahnen mit 181,120 km und an die österreichisch-ungarische Staatsbahngesellschaft 148 Schleppbahn mit 133,723 km an. Die nächst meisten Schleppbahnen (82 mit 69,163 km) schliessen an die Aussig-Teplitzer Bahn an. Nach dem Charakter der Industrieetablissements, zu denen die Schleppbahnen führen, entfällt die grösste Anzahl derselben auf Montanwerke (278 mit 379,996 km), Zuckerfabriken (212 mit 246,017 km), dann auf Hüttenwerke, Maschinenfabriken, Wagenbauanstalten (129 mit 116,001 km).

— Im Laufe dieses Jahres wird nach einer Mittheilung des „Oesterreich.-ungarischen Eisenbahnblattes“ eine Regierungsvorlage, betreffend die in diesem Jahre gesetzlich sicherzustellenden **Lokalbahnen**, dem Parlamente nicht mehr zugehen. Mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Zeit erscheint dies um so begreiflicher, als die im letzten Lokalbahnprogramme sichergestellten Lokalbahnen noch nicht vollständig zur Durchführung gelangt

sind, andererseits aber auch manche der für das nächste Gesetz in Aussicht genommenen Projekte noch nicht allseitig klargestellt erscheinen. Es bedeutet sonach keinen Zeitverlust, wenn das neue Lokalbahngesetz erst im nächsten Frühjahre der legislativen Behandlung zugeführt werden wird.

— **Durch Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 20. September 1897** wurde im Einvernehmen mit den betheiligten königlich ungarischen Ministerien gestattet, dass die **Gewichtsfeststellung** von Getreide, Reis, Glas und Glaswaaren, Stein und Steinwaaren, Maschinen und Mineralölen in Fässern, wenn diese Artikel jeder für sich in **ganzen Wagenladungen zur Einfuhrverzollung** oder Anweisung unter Begleitscheinkontrole gelangen, in der Art ermittelt werde, dass von dem zollamtlich zu erhebenden Rohgewichte des beladenen Wagens die an demselben angemerkte Wagentara in Abzug gebracht werde.

Zugleich wurde gestattet, dass sich auch bei den Zollsätzen von 10 fl. und 5 fl. für 100 kg Netto unterliegenden, in Fässern vorkommenden Mineralien der T.-Nr. 120 und der T.-Nr. 121 b und c behufs Feststellung des Rohgewichtes der Sendung in folgenden Fällen mit der Probeverwiegung begnügt werden kann:

1. Bei der Verzollung oder Anweisung von in ganzen Wagenladungen eingehenden, dem gleichen Zollsatze unterliegenden Mineralölen in Fässern dann, wenn die Partei gegen die Erhebung des Gewichtes durch Abzug der Wagentara Einwendungen erhebt.

2. Bei der Verzollung oder Anweisung von in ganzen Wagenladungen eingehenden, verschiedenen Zollsätzen unterliegenden Mineralölen in Fässern dann, wenn das Gewicht jedes einzelnen Fasses deklarirt wurde.

Sollte aber in einem der vorerwähnten Fälle der Verdacht einer Unrichtigkeit der Erklärung obwalten, so ist zur speziellen Abwaage zu schreiten.

— Anlässlich mehrfacher Beschwerden über **Anstände bei der Beförderung von Reisegepäck** wurde ausser Zweifel gestellt, dass seitens des beim Gepäckdienste beschäftigten Personals der klaglosen Abwickelung der Gepäckbeförderung nicht immer die nöthige Sorgfalt und Aufmerksamkeit zugewendet wird.

Nachdem Anstände bei der Gepäckbeförderung insbesonders die Verschleppung und der Verlust von Gepäckstücken für die hierdurch betroffenen Reisenden die grössten Unannehmlichkeiten herbeizuführen geeignet sind, hat das Eisenbahnministerium Anlass genommen, mit Erlass vom 30. September die Staatsbahndirektionen und Privatbahnverwaltungen aufzufordern, strengstens darüber zu wachen, dass derartige Anstände seitens der unterstehenden Bediensteten thunlichst vermieden werden, dass ferner, wenn solche Anstände gleichwohl vorkommen, dieselben mit grösster Beschleunigung geordnet und die schuldtragenden Organe zur Verantwortung gezogen werden.

— Aehnlich wie in Deutschland (vgl. Nr. 76 S. 714 d. Ztg.) wird auch in Oesterreich seitens der Radfahrer vielfach Klage darüber geführt, dass durch das **Befestigen der Gepäckbeklebezettel an den Sitzen oder Schutzblechen der Fahrräder** diese Schaden leiden. Um diesen begründeten Beschwerden abzuhelfen, hat die Staatsbahndirektion Wien vor kurzem die Einrichtung getroffen, dass die Beklebezettel nicht mehr unmittelbar an das Rad, sondern an ein Schildchen aus Pappe befestigt werden, welches mit einer Hülse versehen und mittelst eines durch dasselbe gesteckten Bindfadens an das Rad gebunden wird. Eine weitere von der Staatsbahndirektion Wien getroffene Neuerung besteht darin, dass auf den beiden Wiener Bahnhöfen für die frequenteren Stationen besondere Radfahrkarten Edmonson'schen Systems aufgelegt wurden; durch die Verwendung derselben zur Abfertigung der Räder wird die handschriftliche Ausfertigung der Gepäckscheine entbehrlich gemacht. Die Beklebezettel, welche an dem Rad befestigt werden, tragen bei der neuen Abfertigungsweise jeweilig die beiden letzten Ziffern der Nummer der betreffenden Radkarte.

— **Kundgebungen gegen die Transportsteuer.** Die vom Finanzminister erfolgte Ankündigung der Einbringung einer Gesetzvorlage über die Transportsteuer hat eine Reihe von Kundgebungen der zunächst betroffenen Handels- und industriellen Kreise gegen das Steuerprojekt veranlasst. Derartige Kundgebungen, welche auf die von der Transportsteuer zu gewärtigende Schädigung der Industrie hinweisen, gingen u. a. von dem Centralverband der Industriellen Oesterreichs, vom industriellen Aktionskomitee, von dem Vorstand des Verbandes der Industriellen von Prag und Umgebung, vom Vorstand des Deutschen kaufmännischen Vereins in Prag und vom Handelsgremium der Exporteure des politischen Bezirkes Gablonz aus. In einer vom industriellen Aktionskomitee versendeten Denkschrift unter dem Titel: „Inwieweit würde die projektirte Transportsteuer die österreichische Industrie ekrasiren?“ wird die etwas gewagte Behauptung aufgestellt, dass die Transportsteuer ein Schlag gegen Oesterreichs Industrie sei, unter welchem diese zusammenbrechen müsse. (!) Weitere Kundgebungen dieser Art gingen von dem Gremium der Wiener Kaufmannschaft, dem kaufmännischen Verein in Aussig und dem Wiener Verein „Kommunikation“ aus. Auch die Handelskammern beschäftigen sich begreiflicherweise mit der Angelegenheit. Die Innsbrucker Handelskammer fasste den Beschluss, ihre Abgeordneten im Reichsrath aufzufordern, mit aller Energie gegen die projektirte Steuer zu wirken. Die Prager Handelskammer hat eine Enquête zur Berathung des Projektes der Transportseuer einberufen. In der Wiener Handelskammer wurden drei Anträge eingebracht, die sich sämmtlich gegen die Transportsteuer richten.

— Am 17. d. M. fand in feierlicher Weise die **Eröffnung der Eisenbahn Cervignano - S. Giorgio di Nogaro** statt, durch welche eine neue Verbindung zwischen Oesterreich und Italien geschaffen und der Weg von Triest nach Venedig um 70 km abgekürzt wird. Die Südbahnstrecke von Monfalcone über Görz, Cormons, Udine, Treviso bis Mestre hat eine Länge von 187 km; die neue Verbindung von Monfalcone über Cervignano und S. Giorgio di Nogaro nach Mestre ist dagegen blos 117 km lang. Die eröffnete, ungefähr 10 km lange Strecke verbindet die Lokalbahn Monfalcone-Cervignano (Friauler Bahn) mit der Linie S. Giorgio di Nogaro-Portogruaro, bezw. die Südbahn mit der oberitalienischen Bahn (Rete Adriatica). Die seit dem 18. Juni 1894 vom Staate für Rechnung der Friauler Eisenbahngesellschaft betriebene Linie wird nun aus einer Sackbahn ein wichtiges Verbindungsglied zwischen dem österreichisch-ungarischen und dem italienischen Eisenbahnnetze. Es bedurfte jahrelanger Verhandlungen, bis die dem Baue dieser Anschlusslinie, bezüglich deren die Adriatische Gesellschaft auf ihr Vorrecht verzichtete, entgegenstehenden Schwierigkeiten beseitigt werden konnten. Ein Hauptverdienst an dem endlichen Erfolge derselben gebührt den rastlosen Bemühungen des leitenden Verwaltungsrathes der Friauler Bahn Dr. Bing. Die Handelskammern von Triest und Venedig haben die neue Verbindung als eine wichtige Verkehrserleichterung zwischen den beiden kommerziell so bedeutsamen Bezirken wiederholt betrieben, und sieht die Handelswelt mit grossem Interesse der Eröffnung der neuen Linie entgegen. Vorläufig werden auf der neuen, auch landschaftlich interessanten Route noch keine Schnellzüge verkehren und wird auch die Fahrtdauer zwischen Triest und Venedig zunächst keine nennenswerthe Abkürzung erfahren; indessen besteht die Absicht, die Fahrordnung vom Mai nächsten Jahres erheblich zu verbessern und von diesem Zeitpunkte an auch direkte Wagen in Verkehr zu setzen. Die Schlafwagen Budapest-Venedig sollen gleichfalls ab Mai nächsten Jahres über die neue Strecke geleitet werden.

— Die Südbahngesellschaft hatte in einem Schreiben an die Genossenschaft der Wiener Marktviktualienhändler die Zusicherung gemacht, die **Beförderung von leicht verderblichen Marktgütern** als Obst und Gemüse, mit eigenen, möglichst beschleunigten Zügen befördern zu wollen und auch bei Transporthindernissen für die thunlichste Abtransportirung Sorge zu tragen. Diese Zusage wurde seitens einer Firma zum Anlasse genommen, gegen die genannte Verwaltung eine Schadenersatzklage bei dem Eisenbahn-Schiedsgerichte in Wien anhängig zu machen. Eine Sendung Obst war nämlich in Wien in vollkommen verfaultem Zustande angelangt, da infolge Heisslaufens des betreffenden Güterwagens der Transport von Cormons bis Wien vier Tage in Anspruch genommen hat. Die verklagte Eisenbahngesellschaft machte geltend, dass die Lieferfrist von vier Tagen laut § 63 des Betriebsreglements durchaus keine Ueberschreitung involvire, somit eine Schadenersatzpflicht nicht bestehe. Die schriftliche Zusage an die Genossenschaft der Marktviktualienhändler sei nicht rechtsverbindlich und bringe blos den Willen der Eisenbahn zum Ausdruck, auf die möglichste Abkürzung der reglementmässigen Lieferzeit bedacht zu sein, was auch thatsächlich geschehe. Das Eisenbahn-Schiedsgericht schloss sich dem von der Eisenbahn geltend gemachten Gründen an und wies den Schadenersatzanspruch als unbegründet ab.

— Für den **Transport von Naturalien und Baumaterialien**, welche für die überschwemmten Gebiete und Gemeinden Niederösterreichs gesammelt beziehungsweise angekauft werden, findet auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen in Niederösterreich bis auf weiteres, längstens aber bis 31. Dezember d. J. die Anwendung des Regiefrachtsatzes von 0,1 kr für 100 kg und 1 km mit einem Minimalfrachtsatze von 4 kr für 100 kg unter der Bedingung im Kartirungswege statt, dass auf den bezüglichen Frachtbriefen das Landeshilfskomitee für Niederösterreich in Wien als Aufgeber erscheint.

— Der **Generalgütertarif** der österreichischen Staatsbahnen erscheint am 1. Januar 1898 in neuer Auflage. Dieses nun schon acht Jahre bestehende grossartige Sammelwerk umfasst alle auf den österreichischen Staatsbahnen für die Lokal-, direkten Inlands- und Auslandsverkehre gültigen Gütertarife und enthält sohin die Frachtsätze für alle Relationen des Lokal-, inländischen und ausländischen Güterverkehrs, an denen die österreichischen Staatsbahnen mit einer Aufgabe- oder Abgabestation betheiligt sind. Die Benutzung des Generalgütertarifs macht das Nachschlagen in den zahllosen einzelnen Tarifheften entbehrlich, und beseitigt die Schwierigkeiten, welche sonst mit der Handhabung der häufigen Tarifnachträge verbunden waren, indem die durch letztere eintretenden Aenderungen nicht mehr handschriftlich in den Haupttarif übertragen zu werden brauchen, sondern mittelst Ersatzblättern durchgeführt werden, die lediglich an der betreffenden Stelle des Generalgütertarifs einzuschalten sind.

Der Generalgütertarif besteht aus zwei Bänden und aus einem beiden Bänden gemeinsamen Theile.

Der I. Band behandelt die inländischen Tarife in 2 Abtheilungen, und zwar: 1. Abtheilung: a) Tarif Theil I, „Gemeinsame Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern" und Lokaltarife Theil II, Heft 1 und 2; b) Kilometerzeiger der österreichischen Staatsbahnen; c) Tarife der Lokalbahnen. 2. Abtheilung. Tarife für die direkten inländischen Anschluss- und Verbandverkehre.

Der II. Band behandelt die Tarife im Verkehr mit dem Ausland in 8 Abtheilungen, und zwar: 1. Abtheilung. Tarife für die direkten Verbandverkehre mit dem Deutschen Reiche, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden. 2. Abtheilung. Tarife für die direkten Verbandverkehre mit den Donau-, Elbe-, Rhein- und Main-Umschlagplätzen. 3. Abtheilung. Tarife für die direkten Verbandverkehre mit Frankreich. 4. Abtheilung. Tarife für die direkten Verbandverkehre mit Italien. 5. Abtheilung. Tarife für die direkten Verbandverkehre mit der Schweiz. 6. Abtheilung. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit den Balkanstaaten (Serbien, Bulgarien und der Türkei). 7. Abtheilung. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit Rumänien. 8. Abtheilung. Tarife für die direkten Verbandverkehre mit Russland.

Der Gemeinsame Theil enthält nebst einer Anleitung zur Auffindung der Frachtsätze, sowie dem Wortlaute des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr und den Zusatzbestimmungen zu demselben die Eisenbahnstationsverzeichnisse der österreichischen und ausländischen Eisenbahnverwaltungen.

— Ein Reisender wollte im August d. J. mit seinem erkrankten vierjährigen Sohne in der Station Sch. den nach Wien verkehrenden Personenzug besteigen. Er hatte für sich und sein Söhnchen Billette zweiter Klasse gelöst, doch war der Zug überfüllt und dem Begehren, ihm ein leerstehendes Kupee erster Klasse anzuweisen, wurde nicht Folge gegeben. In erregter Stimmung eilte er auf dem Bahnsteig auf und ab und lief schliesslich auf das Geleise dicht vor die Lokomotive, vor welcher er stehen blieb und erklärte, den Platz nicht früher verlassen zu wollen, ehe ihm und seinem Kinde nicht Sitze in dem Zuge angewiesen seien. Der diensthuende Gendarm musste ihn auffordern, die Stelle zu verlassen, damit der Zug die Fahrt beginnen könne. Er leistete schliesslich der Aufforderung Folge. Wegen dieses Vorfalles wurde gegen ihn die Anklage wegen **Uebertretung gegen die Sicherheit des Lebens** erhoben und wurde er vom Bezirksgericht in Hainfeld zu einer Geldstrafe von hundert Gulden verurtheilt. Ueber seine Berufung fällte der Appellsenat des Kreisgerichtes in St. Pölten ein freisprechendes Erkenntniss.

— Das in Budapest bedienstete niedere Personal der ungarischen Staatsbahnen ist durch die herrschende **Theuerung** in eine ungünstige materielle Lage gerathen. Um eine Besserung dieser Verhältnisse herbeizuführen, hat der ungarische Handelsminister schon in das Budget für das Jahr 1897 entsprechende Summen eingestellt. Nachdem die letzteren von der Legislative votirt worden sind, hat nunmehr der Minister verfügt, dass dem Dienstpersonale der beiden untersten Klassen eine **Lokalzulage** von 60 fl. beziehungsweise 90 fl. ausbezahlt werde.

— Die **ungarischen Staatsschulden** erreichten Ende des Jahres 1896 die Höhe von 2,177 Milliarden Gulden, wovon 0,556 Milliarden, also mehr als der vierte Theil auf Eisenbahnschulden entfallen. Von letzteren sind in Gold verzinslich 204 763 Millionen (darunter 179 345 Millionen $4^1/_2$ % Eisenbahnanleihe), in Silber 129 663 Millionen (darunter 117 760 Millionen $4^1/_2$ % Eisenbahnanleihe), in Papier 221 907 Millionen (darunter für die Ablösung der ungarischen Linien der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft 190 124 Millionen Gulden).

Rumänien.

— Aus Bukarest bringt das „Konst. Handelsbl." die Nachricht, dass der rumänische Ministerrath auf Vorschlag des Bautenministeriums einer Gesellschaft in **Westfalen** die Lieferung von **180 000 t Kohlen für die rumänische Seeschiffahrt** übertragen hat. Die Kohlenmenge ist innerhalb dreier Jahre, und zwar je 60 000 t jährlich, zum Preise von 10,60 Lei die Tonne, ab Rotterdam zu liefern. Durch die rumänische Handelsflotte soll die Ausfuhr der deutschen Kohle nach Rumänien stark begünstigt werden, und so der englischen Kohle in Rumänien eine Konkurrenz erwachsen. Man strebt sogar an, dass die rumänische Industrie ihren Bedarf an Kohlen ebenfalls in Deutschland decken soll.

Vereins-Ausland.

— Der schweizer Ständerath stimmte bezüglich der meisten Differenzpunkte im **Eisenbahn-Rückkaufsgesetz** dem Nationalrath zu, namentlich in Betreff der Wahl der Generaldirektoren und der Kreisdirektoren durch den Bundesrath auf den unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrathes. Dagegen hielt der Ständerath an dem vom Nationalrath beseitigten Reservefonds fest. Das Gesetz ging an den Nationalrath zurück. Python-Freiburg (ultramontan) hatte eine Forderung gestellt, wonach der Bundesrath unverzüglich mit den Hauptbahnen Unterhandlungen über die zu Gunsten des Bundes bis zum Ablauf der Konzessionen stattfindende Amortisation des Obligationen- und Aktienkapitals anbahnen soll. Die Verzinsung sollte nur für den Fall der Verwerfung des Rückkaufsgesetzes in Kraft treten. Da durch die Konversion des eidgenössischen 3,5 % Anlehens von 1887 die bereits begonnene Amortisation unterbrochen wird, wird der Bundesrath einen der Amortisationsquote entsprechenden Betrag von 1 000 000 Frcs. jährlich in einem Amortisationsfonds anlegen, der in erster Linie zur vollständigen Rückzahlung des 1902 kündbar werdenden Anlehens von 5 000 000 Frcs. dienen soll.

Bezüglich des Eisenbahnrückkaufs-Gesetzes ist nunmehr in beiden Räthen volle Uebereinstimmung erzielt. Das Gesetz ist somit zu Stande gekommen, inzwischen auch bereits veröffentlicht worden. Beide Räthe erledigten ihre Arbeitspensa; der Schluss der Session ist am 16. d. M. erfolgt.

— Die „Münchener Allgemeine Zeitung" lässt sich über die **italienische Eisenbahnkonvention** aus Mailand folgendes berichten:

„Als die italienische Regierung im Jahre 1885 zunächst auf 20 Jahre den 3 grossen Gesellschaften, welche sich gebildet hatten, den Betrieb des gesammten im Besitze des Staates befindlichen Eisenbahnnetzes übertrug, gingen die betreffenden Konventionen von dem Grundgedanken aus, dass die Verwaltung so grosser und verzweigter Unternehmungen weit besser von Privaten, als vom Staate bewirkt werden könne. Diese Voraussicht hat sich jedoch, nachdem jene Abmachungen nunmehr bereits volle 12 Jahre in Kraft sind, in keiner Weise als richtig bewährt. Weder ist ein Rückgang in den Spesen eingetreten, noch hat sich der gewaltige büreaukratische Apparat wesentlich vereinfacht. Im Gegentheil, die Unselbständigkeit der Gesellschaften, die bekanntlich ohne Zustimmung der Regierung nichts unternehmen dürfen, wirkt lediglich lähmend auf den schon so schwerfälligen Organismus und verhindert eine schnelle und zeitgemässe Durchführung von Reformen und Verbesserungen. Unter diesen Umständen ist es erklärlich, dass der gegenwärtige Eisenbahnminister Prinetti zu dem Entschluss gekommen ist, wenn möglich die in Rede stehenden Konventionen mit der Mittelmeer-, der Meridional- und mit der sizilianischen Eisenbahn noch vor deren Ablauf zu erneuern; natürlich nachdem sie einer gründlichen Durchsicht unterzogen und alles, was sich als schädlich und störend in ihnen herausgestellt, aus den Verträgen entfernt und durch Bestimmungen ersetzt sind, die den wirklichen Bedürfnissen entsprechen. Die 3 Gesellschaften sind auch bereitwilligst auf den Vorschlag des Ministers, der behufs Studium der Sache vor 2 Monaten ein eigenes Büreau in Rom errichtet hatte, eingegangen und haben letzterem alles auf die Angelegenheit bezügliche Material in reichem Maasse geliefert. Wie die ‚Perseveranza' jedoch meldet, hatten dieselben aber gleichzeitig hierbei die Ansicht ausgesprochen, dass eine wirklich durchgreifende Besserung der gegenwärtigen Zustände nur dann

möglich sei, wenn ihnen 90 % der Roheinnahmen überwiesen werden. Bekanntlich erhalten die Betriebsgesellschaften gegenwärtig auf dem Hauptnetz 62,5 % und auf dem Nebennetz die Hälfte, zuzüglich eines Kilometerzuschusses von 3 000 L. Der Minister, mit Recht verstimmt über diese exorbitante Forderung, habe die Verhandlungen sofort abgebrochen und das erwähnte Büreau wieder aufgelöst. Dieser Mittheilung, die natürlich grosses Aufsehen erregt, wird jedoch von anderer Seite widersprochen. Der Minister habe danach lediglich einige mündliche Besprechungen über diesen Gegenstand mit den Generaldirektionen der 3 Betriebsgesellschaften gehabt, ein Büreau sei niemals eröffnet worden und gegenwärtig seien die Verhandlungen suspendirt, bis der Regierung der eingeforderte Bericht der Eisenbahn-Untersuchungskommission zugegangen. Demgegenüber hält die ‚Perseveranza', die in diesen Dingen gewöhnlich gut unterrichtet ist, in ihrer Nummer vom 9. d. Mts. ihre Behauptungen nach jeder Richtung aufrecht."

— Die strikte Durchführung des **schweizerischen Bundesgesetzes über die Sonntagsruhe** in den internationalen Stationen Chiasso und Luino musste begreiflicherweise für den Verkehr mit Italien, wo die Sonntagsruhe nicht durchgeführt ist, **starke Stauungen im Frachtgutverkehr** hervorrufen, was ganz besonders für den Hafen von Genua in der verkehrsstärksten Periode ganz unleidliche Verhältnisse schuf. Um dem Uebelstande wenigstens theilweise abzuhelfen, wandte sich die italienische Regierung durch Vermittelung des schweizerischen Eisenbahnverbandes an die Bundesbehörde, welche es auch gestattete, die Ladeoperationen für Frachtgüter in den Vormittagsstunden der Sonntage vorzunehmen und die unumgänlich nothwendigen Güterzüge verkehren zu lassen.

— Vom 1. Oktober an wurde der Lauf des von der österreichischen Staatsbahn gestellten **direkten Wagens Wien-Venedig** bis nach **Mailand** verlängert, derselbe geht über Bruck-Pontebba-Udine.

— Mit Genehmigung des königlichen Generalinspektorates der italienischen Eisenbahnen wird der nächste **Winterfahrplan auf den italienischen Bahnen** erst mit 15. November, statt wie früher am 1. November, in Kraft treten; der neue Fahrplan wird, ausser der Einziehung der speziell für den Sommerverkehr eingesetzten Züge auch noch einige bedeutende Aenderungen in den direkten Verbindungen zwischen Nord- und Mittel- und Süditalien mit sich bringen. Mit gleichem Tage wird auch der Luxuszug Wien-Nizza-Cannes, der den entschiedenen Beifall des reisenden Publikums gefunden hat, seinen täglichen Dienst nach vorjährigem Fahrplane wieder aufnehmen. — Es wird davon gesprochen, dass dieser Luxuszug ein- oder zweimal wöchentlich von Wien bis Warschau oder Petersburg ausgedehnt werden soll; aber nach eingezogenen Erkundigungen verfügt die internationale Schlafwagengesellschaft nicht über genügendes Material und deshalb wird diese Maassnahme wahrscheinlich erst im Winter 1898/99 durchgeführt werden können. — Ferner wird vom 15. November ab ein einmaliger wöchentlicher Expressluxuszug zwischen Calais-Paris und Rom über Modane-Turin-Genua, der in Calais direkten Anschluss von und nach London findet, in den Verkehr gestellt werden.

— Im Monat September wurden die Arbeiten für die italienische **Neubaulinie Bari - Locorotondo** in Angriff genommen; die Konzession wurde der „The Subventioned Railways Corporations" ertheilt, welche die erste, 45 km lange Theilstrecke Bari-Putignano im September nächsten Jahres dem Verkehre zu übergeben gedenkt.

— Am 18. September wurde die **Linie Solmona-Isernia** dem Betriebe übergeben; diese Linie hat eine Länge von 131 km und durchquert den Appennin in seinem wildesten, unwirthbarsten und auch pittoreskesten Theil, in den Abruzzen. Ganz bedeutende Bauten (Tunnels von über 3 km Länge und grossartige Viadukte mit 10—12 weiten Bögen) waren erforderlich, um den Niveauunterschied von 800 m zu überwinden. Ein Blick auf die Karte zeigt die Bedeutung der Linie Solmona-Isernia, da sie den mittleren Theil der adriatischen Küste Italiens mit Neapel und seinem Golfe in direkte Bahnverbindung bringt. Der Bau kostete beiläufig 70 Millionen Lire und wurde von der Adriatica ausgeführt, welche auch den Betrieb führen wird.

— Am 21. September fand auch die Eröffnung der 70 km langen **Strecke Rionero-Potenza** statt; mit ihr ist die ganze Linie Rocchetta Melfi-Potenza dem Betriebe übergeben und die kürzeste Verbindung zwischen Foggia am adriatischen Meere, Potenza dem Hauptorte der Basilicata und Metaponto am jonischen Meere hergestellt. Auch diese Linie wurde von den italienischen Südbahnen mit einem Kostenaufwande von 48 Millionen ausgeführt.

— Die **Gotthardexpresszüge Berlin und Ostende-Mailand** werden erst vom November 1898 ab verkehren.

— In dem kleinen Städtchen Veroli bei Rom wird im laufenden Jahre eine von der Gesellschaft für die Mittelmeerbahnen reichlich subventionirte (die Gesellschaft trägt die Hälfte der Kosten) **Unterrichts- und Erziehungsanstalt für die Kinder der Bahnangestellten** ihre wohlthätige Wirksamkeit beginnen.

— Die „Berliner Börsenzeitung" meldet aus Petersburg: In bestimmten Zeitabschnitten, durchschnittlich 2—3 Mal jährlich, findet hier eine **Tarifkonferenz der Delegirten sämmtlicher russischer Bahnen** statt, welche ausschliesslich über die im Laufe der Zeit nothwendig gewordenen tarifarischen Abänderungen zu berathen hat. Die nunmehr fällige 43. Konferenz wird am 27. d. Mts. zusammentreten und das Arbeitsprogramm derselben ist dieses Mal ein sehr umfangreiches. Die meisten der zu berathenden Gegenstände liegen indess auf dem Gebiete des inneren Verkehrs, manche jedoch betreffen den internationalen Eisenbahnverkehr und sind mithin auch für das Ausland, besonders für Deutschland, von besonderem Interesse. Hierzu gehört die geplante Erhöhung der Rückvergütung bei der Ausfuhr russischen Mehles sowie anderer Mahlprodukte nach Deutschland und Finnland. Zu vielfachen Klagen seitens des reisenden Publikums, besonders der ausländischen Reisenden, gab bisher die allzu hoch bemessene Aufbewahrungsgebühr, welche die russischen Bahnstationen, im Falle des Verlustes des Gepäckscheines, für die Aufbewahrung des Reisegepäcks bis zur Erledigung der erforderlichen Formalitäten zu erheben pflegen, diese Gebühr soll nun erheblich herabgesetzt werden. Dagegen soll eine Erhöhung der Frachtsätze für russisches Petroleum und andere Naphtaprodukte im russisch - deutschen und russisch-österreichisch-ungarischen Grenzverkehr eingeführt werden, mit anderen Worten bedeutet dies eine Aufhebung der im verflossenen Sommer eingeführten Frachtermässigung. Schliesslich sei noch die Frachtermässigung für Wein in Flaschen in allen Zügen, sowie für Porzellan und Fayencegeschirr in ganzen Wagenladungen erwähnt, wobei ausdrücklich betont wird, dass diese Ermässigung sowohl für den inneren Verkehr, als auch bei dem Export nach dem Auslande eingeführt wird.

— In den nächsten Tagen findet die Eröffnung des Personen- und Wagenverkehrs auf der neuerbauten russischen Bahn **Pskow-Bologoje** statt. Die neue Linie ist im Laufe von 2 Jahren von der Rybinsker Eisenbahngesellschaft erbaut worden und hat eine Länge von 330 Werst. Mit Eröffnung dieser Linie werden die Ostseehäfen mit der Stadt Rybinsk, einem Hauptsitz des russischen Getreidehandels, durch einen direkten Schienenstrang verbunden sein.

— Wie die „Birshewyja Wedom." mittheilen, ist die Direktion der **Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahn** beim russischen Finanzminister um die Genehmigung eines neuen Projektes vorstellig geworden. Es handelt sich um die Herstellung einer Verbindung zwischen der neu erbauten Seitenbahn Brjansk-Lgow und der Magistrallinie; das neue Projekt beabsichtigt, diesen Verbindungszweig von Lgow nach der Hauptbahn zu leiten.

— Nach den Angaben der statistischen Abtheilung des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten beziffert sich die **Gesammteinnahme der russischen Eisenbahnen** im Juni d. J. auf 35 692 770 R.; befördert wurden 7 095 000 Reisende und 447 078 000 Pud Waaren. Die Getreidetransporte zu den Grenzpunkten beliefen sich im August d. J. auf 46 077 Wagen und auf den inländischen Wasserwegen auf 24 646 000 Pud, davon nach St. Petersburg 13 113 000 Pud. An Steinkohlen wurden im August d. J. befördert 47 965 Wagen, Naphta und Naphtareste 13 313 Wagen, Petroleum und andere Naphtaprodukte 9 268 Wagen. Das russische Eisenbahnnetz hatte zum 1. Juli d. J. eine Ausdehnung von 35 042 Werst.

— Der heisse Kampf, der in **England** zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern im Maschinenbaufache entbrannt ist, scheint auch in anderen Zweigen der gewerblichen Thätigkeit sowohl bei den Unternehmern wie bei den Arbeitern das Bedürfniss nach festerem Zusammenschluss im Hinblick auf nahe bevorstehende Kämpfe wachzurufen; jedenfalls werden Mahnungen hierzu auf beiden Seiten laut. Was in dem **Verein der Eisenbahnbediensteten**, der vor wenig Tagen in Birmingham tagte, um sich über die Frage schlüssig zu machen, ob alle Eisenbahngesellschaften angegangen werden sollen, das Arbeitsverhältniss ihrer Bediensteten abzuändern, berathen und beschlossen wurde, entzieht sich einstweilen der Kenntniss weiterer Kreise, denn die Verhandlungen wurden bei geschlossenen Thüren geführt. Allzu friedliche Dispositionen dürften die Delegirten jedoch kaum beseelt haben. Das Organ der

Gesellschaften, die „Railway News", machte denn auch auf die grosse Bedeutung jener Konferenz aufmerksam und ertheilte den Leitern der Bahnen den Rath, sich ihrerseits zu rüsten, um von den Ereignissen nicht überrascht zu werden. Der Gewerkverein der Bahnbediensteten zähle nach den Angaben des Vorstands 81 900 Mitglieder, die Zahl der Eisenbahnbediensteten im Vereinigten Königreich belaufe sich aber auf 465 112, sodass nur 18 % derselben z. Zt. gewerkschaftlich organisirt seien. Das müsse, wenn der Vorstand etwa als Wortführer aller Bahnbediensteter auftreten wolle, wohl beachtet werden. Weiterhin heisst es dann: „Jetzt ist für die Eisenbahngesellschaften die Zeit gekommen, sich zu verbinden und gemeinsam zu handeln. Der Mangel an Organisation, an Verbindung ist für die Eisenbahngesellschaften bisher in vielfachen Beziehungen ein grosser Mangel, ein wesentliches Hemmniss gewesen."

— Wie die „Times" aus Kairo meldet, hat die **ägyptische Eisenbahnverwaltung** vier englischen Firmen bekannt gegeben, dass, wenn sie nicht die Aufträge auf Lieferung von Maschinenbestandtheilen, die wegen des Maschinenbauer-Ausstands nicht erledigt worden sind, sofort ausführen würden, die Aufträge zurückgezogen und die Maschinenbestandtheile auf dem Festland gekauft werden würden.

— Nach mehreren ganz ungewöhnlich günstigen Betriebsjahren sind die Transiteinnahmen des **Suezkanals** vom Anfang dieses Jahres an beständig zurückgegangen und betragen zur Zeit nur noch 55 Millionen, gegen 62 Millionen Francs im Jahre 1896. Da die Aussicht sehr gering ist, dass das letzte Vierteljahr günstiger ausfallen werde, und noch geringer, dass es gar einen Theil des Defizits wieder einbringe, kann man jetzt schon den Ausfall des ganzen Jahres auf 8,5 Millionen Francs schätzen. Die Wirklichkeit dürfte eher noch unerfreulicher sich gestalten, da die am 30. vor. Mts. unterwegs befindlichen Schiffe nur 524 gegen 621 und 693 an den gleichen Daten 1896 und 1895 waren. Voriges Jahr waren die Betriebseinnahmen aus dem Transit 62 Millionen Francs gewesen, die Gesammteinnahmen hatten die stattliche Zahl von 82 222 855 Frcs., gegen 80 702 787 Francs 1895 und 77 529 855 Frcs. 1894. Wenn wir vom vorjährigen Einnahmenstatus das muthmaassliche Betriebsdefizit des laufenden Jahres in Abzug bringen, erhalten wir eine approximative Einnahme von 73 723 000 Frcs. Voriges Jahr hatten die Ausgaben aller Art 37 714 034 Frcs. betragen. Die Betriebskosten des Kanals sind selbstverständlich dieses Jahr ziemlich dieselben. Wenn wir sie auf 37 Millionen Francs abrunden, so dürfte sich ein Einnahmeüberschuss von nur rund 36,75 Millionen Francs ergeben. Ein weiterer Rückgang der Einnahmen scheint um so weniger ausgeschlossen, als das Betriebsjahr 1898 sich nicht günstiger präsentirt als das gegenwärtige. Die Getreidetransporte aus Indien werden ausbleiben; militärische Expeditionen über den Kanal stehen nicht in Aussicht, sodass der Betrieb auf den ausschliesslichen normalen Handelstransit zwischen Europa und dem asiatischen Orient, mit Australien, Ost- und Südost-Afrika angewiesen sein wird. In so reger Entwickelung dieser auch begriffen sein mag, so reicht dies nicht hin, die Einnahmen aus dem französischen Feldzuge aus Madagaskar und aus dem Kriege der Italiener in Erythräa aufzuwägen.

— Nach einer Meldung aus Prätoria erklärte Präsident Krüger im Volksraad, der Raad solle erwägen, ob es nicht zeitgemäss sei, eine Anleihe im Betrage von mehreren Millionen zum **Bau von Eisenbahnen in der Südafrikanischen Republik** aufzunehmen. Er sei der Ansicht, man könne die Anleihe zu 4 % al pari erhalten.

— Die Transvaalregierung hat 3 000 £ zu **Vorarbeiten** für den Bau einer **Eisenbahn von Prätoria nach Rustenburg** bewilligt. Die Linie wird von einem Punkte der Pietersburg-Eisenbahn nahe bei Daspoort ausgehen und von da aus längs des Magatiesbergzuges der Hauptstadt zulaufen.

— Die **Kansas City, Pittsburg und Golf-Eisenbahn** wird im Anschluss an ihre im vorigen Monat dem vollen Durchgangsverkehr für Güter und Personen eröffnete Linie demnächst eine eigene Dampferlinie nach den westindischen Inseln und regelmässigem Verkehr eröffnen. Daran wird sich dann binnen kurzem die regelmässige Verbindung nach Europa anschliessen.

— Die „B. B.-Ztg." schreibt: Eine sensationelle Meldung ist der „Philadelphia Press" aus Chicago zugegangen. Danach plane der bekannte New-Yorker Bankier Mr. Pierpont Morgan die **Vereinigung aller grossen amerikanischen Durchgangsbahnen** unter eine Verwaltung. Mr. Morgan und seine Hintermänner hätten bereits die Verwaltungen der New-York Central, der West Shore, der Chicago and Northwestern, der Michigan Central, der Lake Shore, der New-York, Chicago und St. Louis, der Erie, der Lehigh Valley, der Reading, der New-Jersey Central, der Delaware and Lackawanna, der Southern, der Georgia Central, der Northern Pacific, der Milwaukee, der St. Paul Minneapolis and Omaha, der Chesapeake and Ohio und der Cleveland, Cincinnati, Chicago and St. Louisbahnen unter ihrer Kontrole. Zu diesen dürften die Union Pacific, die Baltimore and Ohio South Western und die Wisconsin Central treten, deren Kontrole die Gruppe in naher Zukunft ebenfalls zu erwerben hoffe. Die Unfähigkeit, die Frachtsätze aufrecht zu erhalten, und der Fehlschlag der Bestrebungen nach einer günstigeren Gesetzgebung für die Bahnen des Landes habe die Eisenbahnmatadore von der Nutzlosigkeit überzeugt, Abhilfe nach diesen Richtungen zu suchen, und sie hätten als einziges Mittel nun ihr Augenmerk auf eine allgemeine Konsolidirung aller grossen Eisenbahnsysteme des Landes gerichtet. Das Reorganisationskomitee, welches die Union Pacificbahn aufzukaufen gedenke, sei das eigenste Werk von Pierpont Morgan. Die letztere Bemerkung scheint darauf hinzuweisen, dass mit der Meldung nur beabsichtigt ist, die Regierung gegen das Reorganisationskomitee aufzuhetzen, damit dieselbe in letzter Stunde noch dem Verkaufe der Union-Pacificbahn an das Komitee Schwierigkeiten in den Weg lege. Die Regierung wird aber schwerlich dem Winke folgen, da sie sich sehr wohl bewusst ist, dass die Interstate Commerce Bill und das Anti-Trustgesetz einen solchen gewaltigen Plan eines Eisenbahnmonopols sofort zertrümmern würden. Es würde wohl kaum ein besseres Mittel geben, den Sozialdemokraten Bryan'schen Schlages zur Herrschaft in den Vereinigten Staaten zu verhelfen, als die Einführung und Duldung eines solchen Monopols.

Allgemeines.

— Nach dem „Scientific American" verkehrt der **schnellste Eisenbahnzug in den Vereinigten Staaten** gegenwärtig auf der Atlantic City Railroad, welche soeben einen neuen Zugsdienst zwischen Philadelphia und Atlantic City eröffnet hat. Der eine dieser Züge geht von Camden um 3 Uhr 48 Minuten ab und trifft in Atlantic City um 4 Uhr 36 Minuten ein, durchläuft mithin die 89 km lange Strecke in 48 Minuten, was einer mittleren Geschwindigkeit von 111 km in der Stunde entspricht. Man hat die reine Fahrzeit auf der 8 km langen Strecke zwischen Narbor und Brigantine Junction mit 132,5 km/Stunde festgestellt. Die aus der Maschine, drei Wagen und einem Pulmann-Salonwagen zusammengesetzte Zugslast betrug 278 t. Es ist bemerkenswerth, dass der Zug die angegebene Geschwindigkeit erreicht hat, obwohl er an jenem Tage gegen den Wind fahren musste. Als Lokomotive diente eine mächtige viercylindrige Compoundmaschine, deren Gewicht, einschliesslich des Tendergewichts fast zwei Drittel des Zugsgewichts beträgt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Westdeutsch - österreichisch - ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Druckfehler - Berichtigungen. Mit sofortiger Gültigkeit wird im Nachtrag 17 zum Tarif Theil II — Heft 1 (Seite 12) der Frachtsatz der Stückgutklasse I zwischen Wien usw. und Apolda von 616 auf **613** und der Frachtsatz der Wagenladungsklasse B zwischen Wien usw. und Arnstadt von 629 auf **329** ₰ für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 12. Oktober 1897. (2329)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

2. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Rüstern für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr. Am 1. November d. J. wird die an der Strecke Liegnitz-Raudten zwischen Liegnitz und Vorderheide belegene Haltestelle Rüstern, welche gegenwärtig

nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüter-Verkehr dient, auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch für die Folge ausgeschlossen.

Breslau, den 10. Oktober 1897. (2330)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdünger-Fabrikation. Für den Bereich der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie deren Verkehr mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn werden mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1897 ab in den Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdünger-Fabrikation vom 1. Mai d. J. unter A des Waarenverzeichnisses die Artikel „Filzabschnitzel (zur Verwendung für Filzwaaren nicht geeignete Filzabfälle)" und „Lederabschnitzel (zur Verwendung für Lederwaaren nicht geeignete Lederabfälle)" einbezogen.

Berlin, den 12. Oktober 1897. (2331)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch - Dortmund - Gronau-Enscheder Güterverkehr. Der Artikel „Erze, auch aufbereitete usw. wie im Spezialtarif III genannt" wird vom 1. November d. J. in den Ausnahmetarif 9 für Düngemittel usw. (Rohstofftarif) aufgenommen.

Dortmund, den 14. Oktober 1897 (2332)
Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband. Mit dem 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1897 gelangen folgende Tarife zur Einführung:

1. ein neuer Theil II zum deutsch-russischen Gütertarif,
2. ein Anhang zum deutsch-russischen Gütertarif (deutsch-Warschauer Gütertarif) und
3. der Ausnahmetarif 13 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks in Wagenladungen zu 10.000 kg von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Breslau nach Stationen des Warschauer Bezirks.

Der erstgenannte Tarif enthält gegen den bestehenden Theil II verschiedene Berichtigungen und Erweiterungen der allgemeinen Tarifvorschriften des Waarenverzeichnisses und der Güterklassifikation. Der deutsch-Warschauer Gütertarif, für welchen die Waarenklassifikation im deutsch-russischen Tarif, Theil II mitenthalten ist, enthält direkte Frachtsätze für die Beförderung von Gütern zwischen deutschen und niederländischen Stationen einerseits und Stationen des Warschauer Bezirks andererseits.

Aufgehoben werden vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils d. J. ab:

a) durch den vorstehend unter 1 bezeichneten Tarif der vom 20. Dezember 1894 alten/1. Januar 1895 neuen Stils gültige Theil II des deutsch-russischen Gütertarifs mit den Nachträgen I bis VII. Insoweit jedoch durch den neuen Tarif Verkehrserschwernisse oder Frachterhöhungen eintreten, gilt der bestehende Tarif noch bis zum 18./30. November alten/neuen Stils d. J.;
b) durch den deutsch-Warschauer Gütertarif der vom 27. Januar alten/8. Februar neuen Stils 1896 gültige Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von amerikanischer roher Baumwolle in Wagenladungen zu 10 000 kg (610 Pud) von deutschen Stationen nach Lodz, Station der Lodzer Eisenbahn.

Druckstücke der neuen Tarife können vom 26. d. M. ab käuflich von den Tarifverkaufsstellen bezogen werden. Bis zu diesem Tage ertheilt die unterzeichnete königliche Eisenbahndirektion Auskunft über die vorerwähnten Tarife.

Bromberg, den 12. Oktober 1897. (2333)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Mit Wirkung vom 1. November d. J. ab wird die Station Jugenheim in den Main - Neckarbahn - belgischen Kohlenausnahmetarif aufgenommen.

Näheres bei den Verbandsstationen.

Darmstadt, den 15. Oktober 1897. (2334)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. Dezember l. J. tritt zum Tarife für den vorbezeichneten Verbandsverkehr der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält unter anderem Ergänzung der Bestimmungen für die Einlagerung (Reexpedition), neu einbezogene Stationen und die vom 16. Dezember l. J. ab gültige Erhöhung des Getreidefrachtsatzes im Verkehre mit Bautzen. Der Tarif erhält die neue Bezeichnung: „Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3."

Abzüge des Nachtrages sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, im Oktober 1897. (2335)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen, sowie Vieh- usw. Tarif der preussischen Staatsbahnen. Durch die am 15. November d. J. erfolgende Verlegung der Station Gross-Köris — auf der Strecke Berlin-Cottbus — um 3,37 km nach Süden treten mit dem gleichen Tage Aenderungen in den Tarifentfernungen für diese Station ein. Die dadurch bedingten Tariferhöhungen treten jedoch erst am 1. Dezember d. J. in Kraft.

Die Abfertigungsbefugnisse bleiben dieselben, wie bisher.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Halle a/S., den 16. Oktober 1897. (2336)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Güterverkehr. Am 1. November d. J. treten die Nachträge III zu den Tarifheften 1 und 2 in Kraft.

Sie erhalten im wesentlichen:

1.
Entfernungen für die in den Verband neu einbezogenen Stationen der vormaligen hessischen Ludwigsbahn und oberhessischen Eisenbahn, soweit sie zur Zeit dem Direktionsbezirke Frankfurt a/M. angehören;

2.
Entfernungen für die an den Neubaustrecken Türkismühle - Hermeskeil und Wemmetsweiler-Lebach-Nonnweiler gelegenen Stationen des Direktionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken;

3.
Entfernungen für die in den Direktionsbezirk Köln übergegangenen Stationen der Strecke Troisdorf - Niederlahnstein (Tarifheft 1);

4.
abgekürzte Entfernungen für einige Stationen der sächsischen Staatsbahnen und des Direktionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken, infolge Eröffnung der Strecke Camburg-Zeitz und der Strecken unter 2, sowie für Burgsinn, Gemünden und Rieneck des Direktionsbezirkes Frankfurt a/M.;

5.
Entfernungen für die neu einbezogene Station Dahlbusch-Rotthausen des Direktionsbezirkes Essen;

6.
Ausnahmesätze für Giessereiroheisen im Verkehre mit Rheinhausen des Direktionsbezirkes Köln;

7.
Ausnahmefrachtsätze für Dachschiefer für eine grössere Anzahl sächsischer Stationen;

8.
Die bisher im sächsisch-südwestdeutschen Verbande bestehenden Ausnahmesätze für Glas, Glaswaaren, Stärke, Eisen und Stahl im Verkehre mit den Stationen Frankfurt a/M. H. L. B., Frankfurt a/M. (Ostbhf.), Griesheim a/Main, Hanau (Westbhf.) und Höchst der vormaligen hessischen Ludwigsbahn;

9.
Aufnahme der Artikel Torfstreu und Torfmull bezw. Erze in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif).

Gleichzeitig werden aufgehoben:

1.
der mitteldeutsche Verbands-Gütertarif Heft 5 vom 1. März 1891 und

2.
der sächsisch - südwestdeutsche Verbands-Gütertarif Heft 1 vom 1. März 1891 nebst Nachträgen,
letzterer Tarif jedoch nur hinsichtlich der seit 1. April 1897 dem Direktionsbezirke Frankfurt a/M. angehörenden Stationen der vormaligen hessischen Ludwigsbahn.

Durch die anderweite Form des Kilometerzeigers für die oben unter 3 gedachten Stationen treten theilweise Erhöhungen von 1 km ein, die jedoch erst mit 1. Dezember Gültigkeit erlangen.

Abzüge der Nachträge sind durch die Verbandsverwaltungen und deren Stationen zu erlangen.

Dresden, am 15. Oktober 1897. (2337)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 20. d. Mts. tritt der Nachtrag 8 zum Gütertarif für die Gruppe IV — Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster — in Kraft, enthaltend u. a. Frachtsätze für die binnen kurzem zur Eröffnung gelangenden Stationen Aerzem, Griessem, Gross-Berkel und Klein-Berkel, ermässigte, vom Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Barntrup-Hameln gültige Frachtsätze für die Stationen an der Strecke Salzuflen-Remmighausen und Lage-Barntrup, einzelne erhöhte Frachtsätze für die Station Hoya, sowie Berichtigungen.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Hannover, den 18. Oktober 1897. (2338)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich - Bahn. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ist in das Heft 2 vom Theil II des Tarifs für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen einerseits und den Stationen der Prinz Heinrich - Bahn andererseits, vom 1. Januar 1888, die Station Rheinhausen der königlichen Eisenbahndirektion Köln in den Ausnahmetarif 3

für Eisen (Roh) usw. wie im Spezialtarif III aufgeführt, aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 15. Oktober 1897. (2339)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit wird der im Gütertarife für obenbezeichneten Verband bestehende Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) durch Aufnahme der Artikel:

a) Torfstreu und Torfmull,
b) Erze, auch aufbereitete usw., wie im Spezialtarif III genannt,

erweitert.

Ueber Anwendungsbedingungen und Frachtberechnung geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 15. Oktober 1897. (2340)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. November d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirks nach Stationen:

a) der österreichischen Nordwestbahn, südnorddeutschen Verbindungsbahn und der im Betriebe derselben stehenden Lokalbahnen, der böhmischen Kommerzialbahnen, der böhmischen Nordbahn, der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und
b) der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft

neue Ausnahmetarife mit vielfach ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Durch diese Tarife werden die bisherigen gleichnamigen Tarife vom 1. Juni und 1. Januar 1889 mit den hierzu erschienenen Nachträgen ausser Kraft gesetzt.

Abweichend von den Bestimmungen der bisherigen Tarife finden die neuen Tarife unter nachstehenden Bedingungen Anwendung:

a) für Steinkohlen- und Steinkohlenbriket - Sendungen nur bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Eisenbahnwagen,
b) für Kokssendungen bei Verwendung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht gleichfalls nur bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Wagenladegewicht, und bei Verwendung von Wagen mit weniger als 15 t Ladegewicht bei Zahlung der Fracht für das wirklich verladene Gewicht, mindestens jedoch für 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Ergibt hiernach die Berechnung nach den neuen Tarifen eine höhere Fracht als nach den Bestimmungen und zu den Sätzen der bisherigen Tarife, so kommen letztere noch bis Ende November d. J. zur Anwendung.

Druckabzüge der neuen Tarife können von den betheiligten Dienststellen zum Preise von 30 ₰ für jeden der beiden Tarife bezogen werden.

Breslau, den 14. Oktober 1897. (2341)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donau - Umschlagsverkehr über Passau-Regensburg-Deggendorf Donaulände transito. Zum 1. November d. J. wird die Station Rheinhausen in die Ausnahmetarife 2 und 3 (Façon- und Roheisen) des Gütertarifs für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Güterabfertigungs- und die Auskunftsstellen nähere Auskunft.

Breslau, den 16. Oktober 1897. (2342)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch - österreichischer Verbandsverkehr. Am 22. d. Mts. treten folgende Frachtsätze in Kraft:

	Klasse A 1	Klasse B
Zwischen Grosspriesen (Oe. N. W. B.) und Altchemnitz	für 100 kg in Pfg. 125	110

Dresden, am 18. Oktober 1897. (2343)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch - hessischer Güterverkehr. (Gruppen IV/VI). Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag 2 zu dem Nordwestdeutsch-hessischen Gütertarif in Gültigkeit. Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Stationstariftabellen neue Entfernungen für die Stationen Bernterode des Direktionsbezirks Kassel, Giessen, Aerzen, Gross-Berkel, Klein-Berkel und Deutsch-Evern des Direktionsbezirks Hannover.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Kassel, den 16. Oktober 1897. (2344)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - niederländischer Güterverkehr. Am 1. November d. J. wird die Station Rheinhausen in die Ausnahmetarife 11 (Eisen und Stahl) und 13 (Eisenerz) aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachten geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Köln, den 15. Oktober 1897. (2345)
Königliche Eisenbahndirektion.

Getreideausfuhrtarif Sachsen-Schweiz und Westösterreich. Vom 20. Oktober d. J. ab wird die Station Leisnig in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg im Verkehre von Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen nach Lindau, Kufstein und Salzburg transit zur Ausfuhr nach der Schweiz und Westösterreich vom 1. Januar 1897 mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Von	Nach Lindau transit	Nach Kufstein transit	Nach Salzburg transit
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Leisnig . .	1,96	1,65	1,79

Dresden, am 18. Oktober 1897. (2346)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr. Einbeziehung der Station Rheinhausen in den Ausnahmetarif 7 A (Abtheilung I und II). Mit Gültigkeit vom 1. November 1897 wird die Station Rheinhausen der königl. Eisenbahndirektion Köln in den vom 1. Januar 1896 gültigen Tarif, Theil II, Heft 1 (Ausnahmetarif 7 für Eisen und Eisenwaaren) für den obenbezeichneten Verkehr mit nachstehenden Schnittsätzen einbezogen:

Schnitttafel B.

Kilometer	bis zum Schnittpunkte von	A. Eisen und Stahl I a	I b	I c	II a	II b	II c
		in Mengen					
		unter 5 000 kg	von 5 000 kg	von 10 000 kg	unter 5 000 kg	von 5 000 kg	von 10 000 kg
		in Pfennig für 100 kg					
1005	Rheinhausen	273	218	182	250	215	179

Die bezüglichen Frachtsätze der Schnitttafel A sind aus dem vorstehend bezeichneten Tarife Seite 85 zu entnehmen.

Wien, am 15. Oktober 1897. (2347)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland - Vorarlberg einschliesslich der Bodensee - Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach Auflassung der Deckenmiethe bei Maschinentransporten. Mit Gültigkeit vom 1. November 1897 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1898, wird bei Transporten von Maschinen und Maschinentheilen, welche auf Grund des Ausnahmetarifes 1 B des vom 1. Januar 1897 gültigen Tariftheiles II, im obenbezeichneten Verkehre zur Beförderung gelangen und von Bregens, Buchs, Lindau und St Margrethen bis zur österreichisch-russischen Grenze im Ansageverfahren (unter Zollverschluss) abgefertigt werden, hinsichtlich des Durchlaufes auf der österreichisch-bayerischen Strecke, die tarifmässige Deckenmiethe nicht eingehoben.

Wien, am 15. Oktober 1897. (2348)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband. Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Tarifen. Mit Bezug auf die Kundmachung in Nr. 72 dieser Zeitung vom 15. September 1897, wird bekanntgegeben, dass die Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten usw. (Theil III, Heft 1—4 vom 1. September 1893, bezw. 1. November 1894) noch bis 30. November 1897 in Wirksamkeit verbleiben.

Wien, am 13. Oktober 1897. (2349)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Oktober d. J. ab führt die Station Solingen-Süd die Bezeichnung „Solingen", wodurch die Bestimmungen des vom 1. März 1896 ab gültigen Personentarifs, Theil II, Heft A, für den öster-

reichisch-deutsch-belgischen Eisenbahnverband und des vom 1. Januar 1896 ab gültigen Personentarifs, Theil II, Heft C, für den deutsch-englischen Eisenbahnverband unbedeutende Aenderungen und Ergänzungen, welche den Vorschriften gemäss genehmigt sind, erleiden.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 13. Oktober 1897. (2350)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verbandsverwaltungen.

Mit dem 1. November 1897 gelangt der Nachtrag 2 zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II — enthaltend: „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen Staatseisenbahnen" — zur Einführung.

Der Nachtrag enthält anderweite Bestimmungen über die Zuständigkeit für Fahrpreisermässigungen, Gewährung von Fahrpreisermässigungen zu milden Zwecken, Verlängerung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten, Bezug von Fahrkarten von hintergelegenen Stationen, Umschreibung von Fahrtausweisen über kürzere usw. Strecken, Ausgabe von Sonntagskarten, Ueberführung von Reisenden usw. in Berlin und Beförderung von Reisegepäck im Verkehr mit Hamburg (Besondere Bestimmungen zu §§ 11, 12 und 32 der Verkehrsordnung).

Die im Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I² genehmigt worden.

Magdeburg, den 12. Oktober 1897. (2351)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember 1897 tritt der Nachtrag I zum Tarif der Greifswald-Grimmener Eisenbahn in Kraft. Dieser Nachtrag enthält eine Erhöhung der Fahrpreise im Personenverkehr sowie andere Ergänzungen.

Greifswald, den 15. Oktober 1897 (2352)
Betriebsabtheilung Greifswald
der Gesellsch. m. b. H. Lenz & Co.

Am 1. Dezember d. J. wird ein Theil der im diesseitigen Bezirke noch bestehenden Tarifsätze für Einzelreise-Arbeiterfahrkarten, welche zum Ausnahmesatze von 1,33 ₰ für das Kilometer der Fahrtlänge gebildet sind, wegen Entbehrlichkeit aufgehoben und nach Bedürfniss durch normal gebildete Tarifsätze für Arbeiter-Rückfahrkarten und Arbeiter-Wochenkarten ersetzt. Eine Preisvertheuerung tritt durch diese Tarifmaassnahme nicht ein. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen (2353)

St. Johann-Saarbrücken, 13 Okt. 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen. Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 200 000 Bahnschwellen und ca. 56 000 m Weichenschwellen aus Danziger Kiefernholz ausverdungen werden.

Die Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colbjórnsensgade, Kopenhagen, V., erhältlich.

Bietungstermin am 29. Oktober 1897, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Oktober 1897. (2354)
Der Bahnchef.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten abgängigen Oberbaumaterialien. Die auf den Strecken des diesseitigen Verwaltungsbezirks angesammelten alten abgängigen Oberbaumaterialien, als eiserne und stählerne Schienen, eiserne Lang- und Querschwellen, Herzstücke von Hartguss und Stahl, ferner Blechschrott, Eisenschrott, Gussschrott, Stahlschrott, Zinkschrott, Eisendraht und mehrere eiserne Brückenträger sollen im Wege des schriftlichen Angebotsverfahrens verkauft werden. Die Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1—10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von baar 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 8. November 1897, Vormittags 9 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. November d. J. (2355)

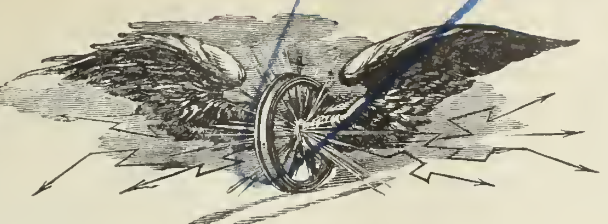
Magdeburg, den 12. Oktober 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 83. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. Oktober 1897.

Inhalt:

Vorzüge und Fortschritte des Seeweges.

Von **Paul Dehn.**

Ein jedes Verkehrsmittel hat seine eigenthümlichen Vorzüge, macht seine besonderen Fortschritte und entwickelt eine gewisse Ueberlegenheit in dem Konkurrenzkampfe, den alle Verkehrsmittel unter einander beständig führen. Anfangs, als der Mensch lediglich auf seine Körperkraft angewiesen war, bahnte er sich den Weg über Land. Dann mag er die Strömungen des Flusses und zuletzt die Windrichtungen auf dem Meere benützt haben. Schon in früher geschichtlicher Zeit erkannte man die Bedeutung des Meeres. Neptun hält — auf einem alten schön geschnittenen Stein sitzend — in der Rechten den Dreizack, umfasst mit der erhobenen Linken die Zügel und lenkt das stolze Viergespann der Wellenrosse vor seinem Wagen, während sein Gewand im Sturmwind flattert. Das Viergespann verkündet die verkehrspolitische Kraft des Meeres.

Für das deutsche Mitteleuropa war es ein unberechenbare Verkehrsverlust, als die Türken von Kleinasien her vordrangen, alles Verkehrs- und Kulturleben am östlichen Mittelmeer vernichteten und dadurch die europäischen Völker nöthigten, sich von dort zurückzuziehen und einen anderen Seeweg nach dem ferneren Orient zu suchen und zu finden.

Seit der Entdeckung der neuen Welt und des Seeweges nach Ostindien verödeten die grossen mitteleuropäischen Durchfuhrstrassen zwischen Adria und Nordsee, der Schwerpunkt des europäischen Handels und Wandels verschob sich nach Nordwesten, in Amerika wurde das erste Dampfschiff vom Stapel gelassen und dadurch der Grund gelegt zu einem Aufschwung der Dampfschifffahrt zur See, wie er sich inzwischen zum Staunen der Zeitgenossen vollzogen hat.

An Umfang, Leistungsfähigkeit und Belebtheit haben die Binnenwasserstrassen grosse Fortschritte gemacht, noch grössere in jeder Hinsicht die Eisenbahnen, die an Stelle der alten Landstrassen getreten sind. Aber noch weitaus übertroffen wurden die Fortschritte dieser Verkehrsmittel von der Entwickelung des Meeres als Weltverkehrsstrasse und seine alte Ueberlegenheit über die Konkurrenzwege des Landes steht nach gewissen Richtungen hin unerschütterter da als je zuvor.

Zu den obersten Vorzügen des Seeweges gehört seine Billigkeit; seine Anlage kostet nichts, er erfordert weder Reparaturen noch Verbesserungen. Nur wo es sich um die Aus- oder Einfahrt handelt, sind Aufwendungen zu machen. Man hat die Markirung und Beleuchtung an den Küsten beständig verbessert, in den wichtigsten Häfen das Fahrwasser derartig vertieft, dass auch den grössten Schiffen die Einfahrt ermöglicht wird. Man erweitert die Hafenanlagen, stellt sie kunstvoll in Schlick oder Felsen her und sorgt zugleich für gute Vorhäfen. Gleichzeitig war man auf dem Lande bedacht, die Zufahrtsstrassen zu den Seehäfen zu verbessern, die Flüsse, die sich ins Meer ergiessen, zu reguliren, Kanäle dorthin zu leiten, Eisenbahnanlagen zu schaffen usw. Amsterdam und Manchester sind durch tiefe Seekanäle mit dem Meere verbunden worden, Berlin, Paris, Brüssel und Rom wollen die Vortheile des Seeweges an sich ziehen und durch Anlage von Seekanälen zu Seehäfen gemacht werden. Schon besteht zwischen Köln und England ein unmittelbarer Rhein-Seedampferverkehr. In den Vereinigten Staaten Nordamerikas sollen die grossen Seeen durch einen Riesenkanal mit dem atlantischen Ozean verbunden werden. Die Bedeutung des Meeres als Verkehrsstrasse ist durch die grossen Seekanäle, namentlich durch den Suezkanal ausserordentlich gehoben worden. Auch der Korinthkanal und der Nordostseekanal haben in ihrem Bereich dazu mitgewirkt. Die Ausführung eines Panama- oder Nikaraguakanals ist nur eine Frage der Zeit.

Mit der Meeresstrasse hat sich gleichzeitig zu erstaunlicher Leistungsfähigkeit das eigentliche Beförderungsmittel, das Dampfschiff, entwickelt. Es war ein bescheidener Raddampfer, der im Jahre 1819 zum ersten Mal von Amerika nach Europa fuhr. Nicht weniger als 26 Tage brauchte er dazu, um von Savannah nach Liverpool zu gelangen. Aber für die damaligen Schifffahrtsverhältnisse bedeutete er einen grossen Fortschritt. Wie klein erscheint er indessen gegenüber den heutigen Schraubendampfern von Stahl und Eisen, die ein preussischer Admiral einmal als die gewaltigsten und grossartigsten Schöpfungen berechnenden Geistes und werkthätiger Hand bezeichnete, bei deren Schaffung und Leitung fast alle realen Wissenschaften, Messkunde, Physik, Technik, Chemie und Astronomie betheiligt sind. Man baut möglichst geräumige Schiffe, weil mit der Grösse des Schiffskörpers und seiner Ladefähigkeit auch die Schnelligkeit zunimmt, die Sicherheit wächst und noch dazu infolge der Ersparnisse an Mannschaften und Kohlen Minderausgaben bewirkt werden. In der neuesten Zeit sind Dampfer wie das neue Lloydschiff „Kaiser Wilhelm der Grosse“ von 20000 t Grösse und mit Maschinen von bis zu 30000 Pferdekräften erbaut worden. Die neuen Dreifach-Expansionsmaschinen verbrauchen nur ein Drittel des früheren Kohlenbedarfs der älteren Maschinen für die gleiche Kraftleistung. Man erhöht fortwährend die Fahrgeschwindigkeit. Die Personendampfer zwischen den Nordseehäfen und New-York fahren durchschnittlich 40 km in der Stunde, also mit der Schnelligkeit eines Personenzuges, der neue Lloyddampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ legt sogar 46 km stündlich zurück. Torpedoboote durcheilen in einer Stunde bis 55 km und das neueste englische Torpedoboot „Turbinia“ hat thatsächlich nahezu 60 km in der Stunde gemacht und soll seine Geschwindigkeit bis auf 73 km erhöhen können, also annähernd den Schnellzügen gleichkommen! Mit solchen wunderbaren Geschwindigkeiten glaubt man noch lange nicht den Höhepunkt erreicht zu haben. Bei einer Vervollkommnung seines neuartigen Rollschiffes hofft der Franzose Bazin wenigstens 75 km in der Stunde zurücklegen und die Ueberfahrt nach Amerika von 5—6 Tagen auf 3 Tage ermässigen zu können.

Diesen Fortschritten des Seeweges und der Seeschiffe entspricht der Aufschwung des Seeverkehres. Man schätzt gegenwärtig die Handelsflotte aller Staaten der Erde auf über 40000 Schiffe, darunter 30000 Segler und 11000 Dampfer.

An Schnelligkeit ist die Eisenbahnstrasse, an Billigkeit der Seeweg überlegen. Wo Seeweg und Eisenbahn mit einander konkurriren, da wird die Eisenbahn bevorzugt werden, wenn es sich um rasche, der Seeweg aber, wenn es sich um billige Verfrachtung handelt.

Im nationalen Verkehr findet eine Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Seeverkehr da statt, wo der betreffende Staat eine Insel oder wenigstens eine Halbinsel bildet und ein einschneidend gegliedertes Gestade aufzuweisen hat, wie England, Italien, Griechenland und überhaupt die Balkanhalbinsel, sodass sich eine umfassende Küstenschifffahrt entwickeln konnte. Lange Zeit gab es in England und später in Griechenland Leute, welche der Meinung waren, Eisenbahnen überhaupt entbehren zu können, weil der Seeverkehr, womöglich in Verbindung mit der Binnenschifffahrt, dem vorhandenen Bedürfniss zu genügen schien. Andererseits wurde auf Wunsch der türkischen Regierung die Eisenbahn von Konstantinopel nach Saloniki gebaut, obwohl vorauszusehen war, dass sie unter der drückenden Konkurrenz des Küstenverkehrs zur See sich nicht gedeihlich entwickeln konnte. Indessen hat sie sich im letzten Kriege als strategische Bahn bewährt und bei der Truppenbeförderung dem flottenschwachen Staate grosse Dienste geleistet.

Im internationalen Verkehr tritt die Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Seeweg noch auffälliger hervor und es bleibt der Seeweg wegen seiner Billigkeit für Massenfrachten selbst dann konkurrenzüberlegen, wenn er mit weiten Umwegen verbunden ist. Englische Kohle kann in Mailand weit wohlfeiler verkauft werden als Saarkohle und in Bukarest als oberschlesische Kohle, weil der lange Seeweg noch immer erheblich billiger ist als die verhältnissmässig kurze Eisenbahnstrasse. Der bedeutende Güteraustausch zwischen dem Südosten und Nordwesten Europas, zwischen Südrussland, den unteren Donauländern, der Balkanhalbinsel und der Levante einerseits und den Nordseehäfen mit ihren Hinterländern andererseits vollzieht sich vorzugsweise auf dem Seewege. Selbst aus den Donauhäfen Rumäniens und Bulgariens wird das Getreide zumeist seewärts nach Nordwesteuropa bis nach Deutschland hinein, in der Regel rheinaufwärts bis nach Mainz und Mannheim, verfrachtet und rheinländische Eisenwaaren, ja sogar österreichische Erzeugnisse meiden die unmittelbaren Eisenbahnen wie die unzuverlässige Donaustrasse und nehmen den weiten Umweg über Hamburg mit Hilfe des kombinirten Levantetarifs, weil sie dabei billiger fahren. Unter der Konkurrenz dieses Seeweges leidet in Europa neben den Eisenbahnen hauptsächlich die Donau, obwohl sie auch an sich minder leistungsfähig ist als Rhein oder Elbe. Sie wird mit ihrem westöstlichen Laufe flankirt und überflügelt durch das Meer und es ist vorgekommen, dass selbst Sendungen von Ulm an der Donau seewärts über Hamburg nach Konstantinopel unter grossen Ersparnissen befördert wurden.

Die Vorzüge und Fortschritte des Seeweges, welche das Meer in seiner verkehrspolitischen Bedeutung für den Verkehr wieder in den Vordergrund gerückt haben, lassen das Bestreben der leitenden Kreise in Deutschland, wie es in anderen Staaten nicht weniger zielbewusst zu beobachten ist, begreiflich und berechtigt erscheinen, die Leistungsfähigkeit Deutschlands auch nach dieser Richtung hin zu entwickeln und insbesondere die deutsche Flotte auf eine der wirthschaftlichen und politischen Stellung des Reiches entsprechende Höhe zu bringen. Auf der anderen Seite muss aber eine nationale Verkehrspolitik in Zukunft darauf bedacht sein, offenbare Ungerechtigkeiten, zu denen die Ueberlegenheit des Seeweges führt, zu beseitigen. Es ist auf die Dauer unerträglich, dass amerikanisches Getreide billiger nach deutschen Stapelplätzen verfrachtet werden kann als deutsches Erzeugniss, selbst wenn es in der Nähe dieser Stapelplätze geerntet worden ist.

Bei den Vorberathungen über die Neugestaltung der handelspolitischen Beziehungen Deutschlands zum Auslande werden auch diese Missverhältnisse, die keineswegs selten vorkommen, in Betracht zu ziehen und thunlichst auszugleichen sein.

Der internationale Kongress für Eisenbahn- und Schifffahrts-Hygiene in Brüssel vom 6.—8. September 1897.

Von Bahnarzt **Dr. Pollnow**-Berlin.

Auf dem ersten Kongress, der am 20. und 21. September 1895 in Amsterdam abgehalten wurde, wurde der Beschluss gefasst, im Jahre 1897 eine erneute Zusammenkunft in Brüssel zu veranstalten. Infolge dieses Beschlusses lud im Januar d. J. ein Organisationskomitee, an dessen Spitze als Ehrenpräsident der belgische Minister des Ackerbaues und der öffentlichen Arbeiten (zu dessen Ressort die Gesundheitspflege gehört) Herr Léon de Bruyn, der Professor der Augenheilkunde an der Universität zu Lüttich Herr Dr. J. P. Nuel als Präsident und Herr Dr. J. de Lantsheere als Generalsekretär standen, ein, an einem im Beginn des September in Brüssel abzuhaltenden Kongresse theilzunehmen. Eingeladen wurden die Regierungen, die Eisenbahn- und Schifffahrtsgesellschaften sowie Bahn- und Schiffsärzte.

Infolge dieser Einladung versammelten sich in Brüssel am 5. September d. J. ungefähr 500 Theilnehmer, unter ihnen Vertreter der österreichischen, der ungarischen, der amerikanischen, der luxemburgischen, der niederländischen, der italienischen, der rumänischen und der russischen Regierung sowie verschiedener grossen Eisenbahn- und Schifffahrtsgesellschaften. Die Aerzte waren am zahlreichsten aus Belgien erschienen, dann folgten in absteigender Zahl Deutschland, Holland, Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Amerika, Spanien, Luxemburg, England, Russland, Rumänien, Schweden und Serbien.

Nachdem am Abend vorher im Hotel Ravenstein eine Begrüssung der Kongresstheilnehmer stattgefunden hatte, wurde am 6. September morgens 9 Uhr im Palais des Académies vom Minister de Bruyn der Kongress in feierlicher Weise eröffnet. Das Organisationskomitee wurde auf Antrag von Dr. Ricchi-Florenz als Büreau beibehalten, und nach Begrüssungsreden des Präsidenten Dr. Nuel und des Vertreters des belgischen Minister der Eisenbahnen, Post und Telegraphen Herrn Ramaeckers und den Entgegnungsreden der Herren Dr. von Csatary - Budapest und Brähmer - Berlin wurden die Arbeiten begonnen. Es wurde beschlossen, die Arbeiten in 3 Sektionen zu vertheilen, zu deren Präsidenten Brähmer-Berlin, Professor Guye-Amsterdam, von Csatary-Budapest gewählt wurden. Die Verhandlungen der ersten Sektion, die sich mit der Organisation des ärztlichen Dienstes beschäftigte, fanden am ersten Sitzungstage in der Plenarversammlung statt, während der zweite und dritte Tag der zweiten Sektion, die sich mit den Maassnahmen für die Gesundheit und Diensttüchtigkeit des Personals, und der dritten, die sich mit allgemeinen hygienischen Maassnahmen beim Betrieb der Bahnen und der Schiffe beschäftigte, vorbehalten blieben.

Das Hauptreferat in der ersten Sektion erstattete Herr Dr. Blume-Philippsburg (Baden), der in ausführlicher Weise die Obliegenheiten des Bahnarztes sowohl in Bezug auf seine rein ärztliche als auch namentlich in Bezug auf seine Thätigkeit als sachverständiger Berather der Eisenbahnverwaltung darlegte (vergl. Nr 80 d. Ztg.). Ihm folgte als Korreferent Dr. Moreau-Charleroi. Es schlossen ihm sich noch die Herren von Csatary-Budapest, Baudot-Paris, Roncaldier-Mailand, Clement-Bukarest und Ricchi-Florenz an, die als Chefärzte ihrer Verwaltungen die bei ihnen gültigen Verhältnisse vortrugen. Während über die Funktionen der Bahnärzte und deren Bedeutung für den Eisenbahndienst eine Verschiedenheit der Ansichten kaum zu Tage trat, erhob sich eine ziemlich lebhafte Diskussion über die Frage, ob es zweckmässig sei, die Bahnärzte als Beamte mit festem Gehalt und Pensionsberechtigung anzustellen oder nicht. Ein Ausgleich der Meinungen wurde nicht erzielt, und man einigte sich schliesslich in der einstimmigen Annahme folgender Resolution: „Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes erfordert einen gut organisirten ärztlichen Bahndienst. Demselben liegt ob: a) die Sorge für ein gesundes, der grossen Verantwortung gewachsenes Personal, b) die Ausführung bezw. die Ueberwachung der hygienischen Maassnahmen im Betriebe und der Rettungseinrichtungen, c) der ärztlichen Fürsorge für die Beamten des äusseren Betriebsdienstes.“ — Diese Resolution wurde einer am Schlusse des Kongresses zu wählenden internationalen Kommission mit dem Auftrage überwiesen, die in ihr ausgesprochenen Grundsätze weiter zu entwickeln und dem nächsten Kongresse vorzulegen.

Mannigfaltiger waren die Berathungsgegenstände in der zweiten Sektion. Zunächst sprach van Keerberghen-Brüssel über die Nothwendigkeit einer genauen ärztlichen Untersuchung der einzustellenden Beamten und Arbeiter, sowie über die Gesichtspunkte, nach denen die Brauchbarkeit zu beurtheilen ist. Ihm schloss sich Lebrun-Brüssel an, der in ausführlicher Weise diejenigen Erkrankungen des Auges und seiner Umgebung besprach, die abgesehen von unzureichender Sehschärfe bezw. Farbenblindheit die Zurückweisung der mit derartigen Krankheiten Behafteten nothwendig macht. An diesen Vortrag schloss sich eine lebhafte Diskussion an. Aus den Mittheilungen der Redner aus den verschiedenen Ländern ging hervor, dass höhere Anforderungen an das Sehvermögen, als die durch den Ministerialerlass vom 7. Januar d. J. in Preussen festgesetzten, nur von Holland gestellt werden, das bei der Anstellung auf einem Auge volle und auf dem anderen $^2/_3$ Sehschärfe verlangt. In England sind die Bestimmungen ganz ungenügend, so dass es vorkommen kann, dass Leute zur Anstellung kommen, die nur ein Auge und auf diesem nur $^1/_4$ Sehschärfe haben. Ebenso ungenügend sind die Verhältnisse bei der englischen Handelsmarine, wo sowohl Schwachsichtige als Farbenblinde verwendet werden können, weil es an gesetzlichen Bestimmungen fehlt, die die Einstellung solcher Leute verhindern. Nach Lage der englischen Gesetzgebung können die Aufsichtsbehörden zur Zeit derartige Uebelstände nicht verhindern, so dass die volle Diensttüchtigkeit dieser Seeleute von der Einsicht der einzelnen Schiffseigenthümer abhängt. Von sämmtlichen Rednern wurde die hohe Wichtigkeit eines guten Seh- und Farbenunterscheidungs-Vermögens für die Betriebssicherheit des Eisenbahn- und Schiffsverkehrs anerkannt und der Wunsch geäussert, gleichmässige Bestimmungen für alle Länder herbeizuführen. Ueber die quantitative Bestimmung des Farbensinnes verbreitete sich Professor Snellen-Utrecht. Er bespricht die Untersuchungsmethoden und empfiehlt als zuverlässigste die von Donders, die in der Erkennung runder, farbiger, auf schwarzem Hintergrund aufgeklebter Scheiben in bestimmten Entfernungen besteht. Zur Erkennung des sogen. centralen Farbenskotoms bedarf man einer Vorrichtung, die verhindert, dass der Leidende mit den seitlichen Partien der Netzhaut die Farbe erkennt. Snellen benutzt dazu den Momentverschluss eines photographischen Apparates, mittelst dessen es gelingt zu bewirken, dass das farbige Objekt nur $^1/_{36}$ Sekunde gesehen werden kann. Im übrigen erkennt der Vortragende an, dass mässige quantitative Verringerungen des qualitativ normalen Farbensinnes praktisch ohne Bedeutung sind und von einer derartigen Störung eine Gefährdung der Betriebssicherheit nicht zu befürchten ist. Professor Stilling-Strassburg verwahrte sich dagegen, dass die Ergebnisse der Prüfung des Farbensinnes mittelst der von ihm angegebenen Tafeln nicht zuverlässig seien und schob die etwaigen Misserfolge auf mangelhafte technische Ausführung der Tafeln, während seine Originale durchaus sichere Ergebnisse lieferten. Auch die Frage der Wiederholungsprüfungen wurde besprochen. Professor Nuel fordert für alle Angestellten solche in 5 jährigen Zwischenräumen, für einzelne nach schwereren Erkrankungen, sowie nach jedem Eisenbahn-

unfall die Untersuchung der dabei Betheiligten. Dr. Lebrun hält es für ausreichend, wenn nur die über 40 Jahre alten Leute untersucht werden, da erst dann bei ursprünglich ausreichendem Sehvermögen erhebliche Störungen zu befürchten wären.

Interessante Mittheilungen über Gehörsprüfungen mittelst abgeschwächter ($^1/_2$, $^1/_5$, $^1/_{10}$) Knallsignale machte Professor Guye-Amsterdam. Er kommt zu dem Schlusse, dass das Hörvermögen der Lokomotivbeamten ausreichend ist, wenn dieselben Flüstersprache auf 1 m mit jedem Ohre verstehen können. Die Ohrenärzte Broeckaert-Gent und Hicguet-Brüssel verbreiten sich über die Wichtigkeit eines guten Gehörs für die Bahnbeamten und verlangen, dass dem Gehörorgan dieselbe Aufmerksamkeit wie dem Auge gewidmet werde. Pollnow-Berlin theilt das Ergebniss seiner, bei Gelegenheit der diesjährigen Wiederholungsprüfungen in Bezug auf das Gehörvermögen von 336 im Lokomotivdienst beschäftigten Beamten und Arbeitern mit. Er glaubt sich zu dem Schlusse berechtigt, dass der Lokomotivdienst nur in sehr geringer Weise die Hörfähigkeit des Lokomotivpersonals schädigt. Auch Gradenigo-Turin vermag nichts Positives über einen schädlichen Einfluss des Bahndienstes auf das Hörvermögen mitzutheilen, doch sei es natürlich, dass ein krankes Ohr weniger widerstandsfähig ist als ein gesundes, und er empfiehlt daher die Nichteinstellung Aller, die nicht ein normales Hörvermögen besitzen. Darauf verlas Professor Guye eine Mittheilung des am Erscheinen verhinderten Dr. Zwaardemaeker-Utrecht über den Versuch einer genaueren Feststellung der Verminderung der Erwerbsfähigkeit durch Gehörsstörungen. Dr. Zwaardemaeker hat die in einer genauen Gewerbestatistik eines bestimmten holländischen Bezirks vorhandenen Erwerbszweige in mehrere Klassen nach der für jede einzelne nothwendigen Hörfähigkeit eingetheilt und hat nun festgestellt, in welchem Verhältnisse diese Klassen vertreten sind. Unter Zuhilfenahme eines Alterskoeffizienten glaubt er auf diese Weise zu richtigerer Abschätzung der Erwerbsfähigkeit bei Verminderung des Hörvermögens zu kommen und ist der Ansicht, dass die Verallgemeinerung dieses Prinzips bei der Benutzung der Gewerbestatistiken ganzer Länder fast ideale Ergebnisse für die Abschätzung von Unfallsverletzungen ergeben müsse.

Die Verhandlungen der dritten Sektion werden eröffnet durch einen Vortrag von van Coillie-Brüssel über die Frage, ob man dem Bahn- und Schiffspersonal alkoholhaltige Getränke gestatten soll. Er verneint diese Frage 1. weil sie nutzlos sind, und 2. weil sie sowohl für die Gesundheit und Lebensdauer des Personals, als für die Betriebssicherheit gefährlich sind. Daher soll der Gebrauch von alkoholhaltigen Getränken eingeschränkt und wenn möglich ganz unterdrückt werden. Bis zur Erreichung dieses Zieles soll das Personal möglichst über die Gefahren aufgeklärt, und es sollen strenge Bestimmungen gegen den Missbrauch desselben erlassen werden. von Csatary-Budapest, Nicolson-London, Brähmer-Berlin bezweifeln, dass es möglich sein wird, ein vollständiges Verbot der Alcoholica durchzuführen. Man einigte sich in der Resolution, den Verwaltungen zu empfehlen, den Alkoholgenuss bei dem Personal möglichst einzuschränken, dasselbe über die Gefahren desselben aufzuklären, Trunkene zu bestrafen und aus dem Dienste zu entfernen. — Zweiter Gegenstand der Tagesordnung war die Besprechung der Abwehrmaassregeln für ansteckende Krankheiten auf den Bahnhöfen und in den Eisenbahnwagen. Hierüber sprach Jorissenne-Lüttich: er empfiehlt 1. Vorschriften für die Reisenden (nicht auf die Teppiche oder den Fussboden zu speien, nicht die Füsse auf die Kissen und Bänke zu legen, im Krankheitsfalle nicht in die allgemeinen Abtheile zu steigen usw.); 2. Sorgfalt in der Einrichtung der Wagen (festes Holz ohne Risse, genügend hohe, gut ventilirte und erleuchtete Wagen usw.); 3. ausreichende Desinfektion, Krankenwagen, Erleichterung der Hilfeleistung für erkrankte Reisende, Vermeidung der Ueberanstrengung des Personals. Die weitere Berathung dieses Gegenstandes wird bis zum nächsten Kongress vertagt. Zeitelmann-München spricht über Erkältungskrankheiten des Personals. Die Frage der Ueberbürdung des Personals behandelt Loentjens-Brüssel. Er erläutert die Erscheinungen der Ueberanstrengung und deren Folgen. Auf Antrag Dr. von Csatary's werden hierauf von neuem die von der Sektion für Eisenbahnhygiene auf dem internationalen Kongress zu Budapest 1891 angenommenen Grundsätze über die Dienstzeit der Eisenbahnbeamten (10—12 Stunden für das Maschinen-, 12—14 Stunden für das übrige Personal, s. „ärztl. Sachverst.-Zeitung" 1895 Nr. 16) zum Beschluss erhoben. Pergens-Brüssel spricht über die Beleuchtung der Eisenbahnwagen. Er verlangt statt einer Mittellampe 4 elektrische Lampen von je 50 Normalkerzen Lichtstärke, die nahe an den beiden, mit heller Wandbekleidung zu versehenden Wänden des Abtheils angebracht werden sollen. Zum Schluss spricht Dr. de Becker-Brüssel über die Organisation des Rettungswesens bei Eisenbahnunfällen, und Lust-Brüssel zeigt einen Rettungskasten mit zusammenlegbarer Tragbahre vor.

Nachdem die Berathungen der Sektionen beendet waren, fand am 8. September Nachmittags 2 Uhr die Schlusssitzung statt. In ihr wurden von den Vorsitzenden der Sektionen kurze Berichte über die in denselben gepflogenen Berathungen erstattet, eine internationale Kommission erwählt, die für den nächsten Kongress die ihr aus der ersten und zweiten Sektion überwiesenen Beschlüsse (Organisation des bahnärztlichen Dienstes, Anforderungen an körperliche Eigenschaften des Personals) vorbereiten soll, und auf Einladung Frankreichs Paris als nächster Kongressort gewählt. Der nächste Kongress soll während der Weltausstellung 1900 stattfinden, zum Präsidenten des Organisationskomitees wurde Professor Brouardel-Paris gewählt. Nachdem Brähmer-Berlin dem Organisationskomitee, der belgischen Regierung und der Stadt Brüssel den Dank der Versammlung ausgesprochen hatte, wurde der Kongress geschlossen.

Es bleibt noch übrig, über die geselligen Veranstaltungen zu berichten, mit denen die belgische Staatsregierung, die Stadt Brüssel und das Organisationskomitee die Kongresstheilnehmer erfreute. Nachdem am Tage vor dem Kongresse ein solenner Begrüssungsabend abgehalten war, wurden am ersten Abend desselben die Mitglieder und ihre Damen vom Herrn Minister de Bruyn empfangen. Während des Empfanges liess eine Militärkapelle die Nationalhymnen aller auf dem Kongress anwesenden Nationalitäten erklingen. Am Nachmittag des zweiten Tages fand eine Besichtigung der Kongoausstellung in Tervueren statt, woran sich ein Mahl im Château de Tervueren anschloss. Des Abends war ein grosser Rout im Rathhause zu Brüssel. In den herrlichen Räumen wurden die Kongresstheilnehmer vom Bürgermeister Buls empfangen und bei splendider Bewirthung mit Konzert und Tanz unterhalten. Am dritten Tage wurde die internationale Ausstellung besucht. Endlich am 9. September um $8^1/_2$ Uhr morgens führte ein Extrazug die Kongressisten nach Antwerpen, wo dieselben nach einem Gange durch die Stadt durch den Bürgermeister im Rathhause empfangen wurden. Um $11^1/_2$ Uhr wurde auf dem Dampfer „l'Eméraude" der belgischen Staatsmarine eine Fahrt auf der Schelde unternommen. Nach der Rückkehr wurde der Hafen von Antwerpen und unter der Führung belgischer Schiffsärzte ein grosser transatlantischer Dampfer besichtigt. Ein gemeinsames Mahl schloss die Festlichkeiten und um $7^3/_4$ Uhr kehrte der Extrazug nach Brüssel zurück.

Wie die Verhandlungen des Kongresses wohl jedem Theilnehmer die Ueberzeugung von dem Ernste der Bestrebungen und die Hoffnung, dass aus diesen Berathungen Erspriessliches für die Bahnverwaltungen und für den Verkehr hervorgehen wird, gewährt haben, so werden die festlichen Veranstaltungen jedem eine dankbare Erinnerung an die liebenswürdige und glänzende Gastfreundschaft hinterlassen.

Sieben Jahre Hilfsbremser!

Unter dieser Spitzmarke ist vor einigen Tagen in der „Bonner deutschen Zeitung“ folgender Artikel erschienen:

„Von Zeit zu Zeit ist es gut, den Staat als Arbeitgeber zu betrachten und ihn an seine sozialen Pflichten zu erinnern. Am Montag redeten wir den Eisenbahnschaffner, der unseren Zug bediente, mit den Worten ‚Herr Schaffner‘ an. Dieser erwiderte uns, er sei noch nicht Schaffner. ‚Also Herr Bremser‘, sagten wir. ‚Auch das nicht‘, antwortete er, ‚ich bin seit 7 Jahren Hilfsbremser, muss aber Schaffnerdienste verrichten.‘ ‚Wieviel Einkommen haben Sie denn monatlich?‘ ‚60 ℳ.‘ ‚Das ist etwas wenig für einen verheiratheten Mann, der dem Staate schon 3 Jahre als Soldat gedient hat.‘ ‚Jawohl,‘ meinte er bescheiden, ‚die Gefahr, in der wir täglich leben, wird uns nicht ganz bezahlt.‘ ‚Warum sind Sie denn so lange Hilfsbremser, warum avanciren Sie nicht zum wirklichen Schaffner, da Sie doch schon lange Schaffnerdienste thun? Haben Sie sich etwas zu Schulden kommen lassen?‘ ‚O nein,‘ entgegnete er, ‚es gibt noch Hilfsbremser, die stehen schon länger im Dienste wie ich. Aber wissen Sie, wenn wir Schaffner werden, dann muss man uns 85 ℳ monatlich bezahlen, und je länger man einen für 60 ℳ haben kann, um so lieber ist es den Herren.‘ Als er unseren forschenden Blick auf seine überaus fadenscheinige Uniform bemerkte, sagte er: ‚Bei 60 ℳ Gehalt müssen wir uns auch die Uniform noch selbst stellen, das brauchen die von der Post nicht!‘ Warum wir das schreiben? Einerseits um zu zeigen, dass der Obolus, den das reisende Publikum den Schaffnern leider nur selten spendet, kein Luxus ist; dann aber auch, weil es uns ausserordentlich seltsam vorkommt, dass der Staat, der beständig anderen Arbeitgebern Gesetze macht, um sie zu einer menschenwürdigen Behandlung ihrer Arbeitnehmer zu zwingen, selbst seine unteren Arbeitnehmer so schlecht entlohnt.“

Dieser auch in die „Berliner Neuesten Nachrichten“ übergegangene Entrüstungsschrei vermag nur auf Kosten der Wahrheit unterhaltend zu wirken und das Mitleid der Leser zu erregen. Der Vorwurf der „schlechten Entlohnung“, welcher darin der Staatsverwaltung gemacht wird, ist schwerlich berechtigt. Ein Hilfsbremser bezieht ein monatliches Einkommen von 80—90 ℳ. Wahrlich! ein ausreichendes Entgelt für seine Thätigkeit; nur wenige Handarbeiter, die ohne besondere Vorbildung ihr Brot erwerben, empfangen einen gleichen Lohn. Hat der betreffende Hilfsbremser sein monatliches Einkommen nur auf 60 ℳ angegeben, so hat er eben die Unwahrheit gesagt; hat er ferner behauptet, dass er als Hilfsbremser dauernd im Schaffnerdienste Verwendung finde, und dass er zur Beschaffung von Uniform verpflichtet sei, so hat er gelogen. Hilfsbremser verrichten weder dauernd Schaffnerdienste, noch sind sie verpflichtet Uniform zu tragen. Beschaffen sie sich Uniform aus eigenem Antriebe, so ersparen sie die Ausgaben für andere Kleidung.

Wäre es nicht angemessen gewesen, dass Erhebungen an zuständiger Stelle angestellt worden wären, bevor dem Staate der Vorwurf gemacht werde, dass er „seine sozialen Pflichten“ verletze! Die Begehrlichkeit der betreffenden Arbeiterklasse wäre nicht unnöthig genährt, die öffentliche Meinung nicht irregeführt worden.

Ist wirklich der erwähnte klassische Zeuge 7 Jahre Hilfsbremser, so folgt aber daraus nicht, dass der Staat seine „soziale Pflicht“ verletzt habe, weil er ihn in der Zwischenzeit nicht etatsmässig angestellt habe.

Der Staat ist zur wirthschaftlichen Verwaltung verpflichtet, und wenn er darin fehlt, würde er von den Volksvertretungen mit Recht zur Rechenschaft gezogen werden. Es ist deshalb durchaus richtig, wenn der Bemessung der etatsmässigen Stellenzahl für Zugbegleitungsbeamte derjenige Bedarf zu Grunde gelegt wird, welchen die Besetzung der in den Monaten mit mittlerem Verkehrsumfange regelmässig verkehrenden Züge erfordert. Zu Zeiten des erhöhten Verkehrs wird demnach auf Hilfskräfte zurückgegriffen, deren Zahl je nach den Schwankungen des Verkehrs wechselt. Wollte der Staat diese Hilfskräfte etatsmässig anstellen, so würde er im höchsten Grade unwirthschaftlich verfahren; er würde den Etat mit Ausgaben für ein Beamtenheer belasten, das zu Zeiten des mittleren Verkehrs — und unter dessen Zeichen steht der grösste Theil des Jahres — ohne geeignete dienstliche Verwendung grösstentheils unthätig sein würde. Hierdurch würden Missstände hervorgerufen werden, welche in dem Müssiggange der betreffenden Beamten ihre Quelle hätten.

Neben diesen sachlichen Erwägungen ist auch nicht ausser Acht zu lassen, dass die Stellen der Bremser und Schaffner den Militäranwärtern vorbehalten sind, und demnach Nichtanstellungsberechtigte nur in Ermangelung von ersteren in diese Beamtenklasse einrücken können. Daher kann der Fall sehr wohl eintreten, dass Nichtanstellungsberechtigte viele Jahre auf etatsmässige Anstellung warten und hinter Militäranwärtern, welche nach ihnen in den Eisenbahndienst eingetreten sind, zurückstehen müssen.

Dass hiernach die ganze sentimentale Erzählung von dem nothleidenden Hilfsbremser nicht zutreffend ist, dürfte jedermann einleuchten; zu bedauern bleibt, dass auch in diesem Fall ohne weitere Erörterung ein Zeitungsangriff gegen die Eisenbahn eingeleitet wird und zwar — pro nihilo.

Rs.

Zur Frage der Entgleisungsursachen.

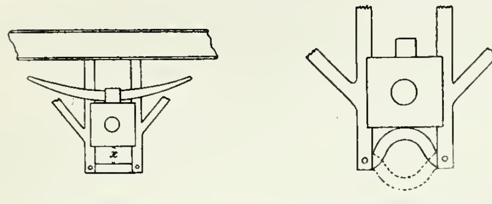
Von Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor **Struck** in Graudenz.

Es ist bekanntlich von besonderer Wichtigkeit, die Ursachen eingetretener Entgleisungen festzustellen, auch wenn die Folgen in keiner Weise schwerwiegende gewesen sind. Nur die genaue Kenntniss der veranlassenden Umstände ermöglicht es, solchen Unfällen für die Zukunft wirksam vorzubeugen. Eine gewisse Beunruhigung greift da Platz, wo die Ursachen nicht mit Sicherheit ermittelt werden konnten.

Auf einer vielbefahrenen westpreussischen Nebenbahnstrecke sind in den Jahren 1892 und 1894 zwei Fälle von Entgleisungen vorgekommen, welche wegen der genau übereinstimmenden äusseren Umstände und weil die Ursachen nicht unbedingt zuverlässig festzustellen waren, noch nachträglich erwähnenswerth erscheinen. In beiden Fällen handelte es sich um einzelne leere gedeckte zweiachsige Güterwagen, die in Güterzügen von erheblicher Länge als vierte vom Schluss liefen. Der Radstand der Wagen betrug 4—4,5 m. Die Entgleisungen erfolgten beide Male in den Uebergangskurven von Bahnkrümmungen mit 300 bezw. 400 m Halbmesser in der Weise, dass beim Ausfahren aus den Kurven der an die Aussenschiene der Krümmung sich drängende Radflansch der Vorderachse auf die Schiene aufstieg, auf dieser eine ganze Strecke entlang lief und schliesslich von derselben nach aussen abrutschte, wodurch selbstverständlich auch das gegenüberliegende Rad derselben Achse von der Schiene gezogen wurde. Die Züge bewegten sich in Steigungen von 1 : 90 bezw. 1 : 100. Die Geleisspur war am Kurvenanfang (Mitte der Uebergangsbögen) in beiden Fällen annähernd normal (1 435 mm) und betrug in den Kurven etwa 1 450 mm, die Ueberhöhungen der äusseren Schienen nahmen auf die 20 m betragende Länge der Uebergangsbögen von 0 bis 100 bezw. 90 mm zu, allerdings erklärlicherweise nicht in durchaus gleichmässiger Vertheilung.

Die ursprüngliche Annahme, es seien die Entgleisungen, durch welche irgendwie erheblicher Schaden nicht verursacht wurde, der starken Abnutzung der Fahrkante der äusseren

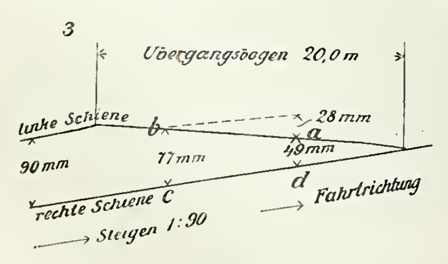
Schienen zuzuschreiben, erwies sich bei näherer Untersuchung als unhaltbar, weil zwar in den Kurven selbst solche Abnutzung vorhanden war, in nur geringem Maasse aber in den Uebergangsbögen sich zeigte. Auch die genauen Nachmessungen und Untersuchungen der entgleisten Wagen, namentlich der Räder und Achsen ergaben nichts auffälliges, wurden aber im zweiten Entgleisungsfalle auf die Feststellung der Maasse x (s. Skizze 1) d. h. der lichten Abstände zwischen der Achsgabel-



Skizze 1. Skizze 2.

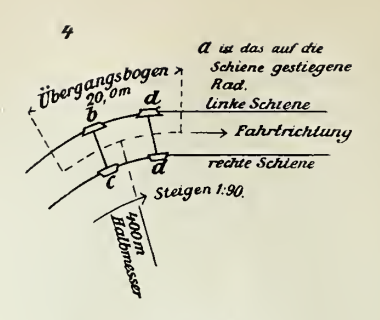
Querverbindung und der Achsbuchse ausgedehnt. Dieselben betrugen bei der nichtentgleisten Hinterachse links 30 mm, rechts 40 mm, bei der entgleisten Vorderachse links 50 mm und rechts 70 mm. Die beiden letzten Maasse dürfen als zuverlässige und den Zustand vor der Entgleisung darstellende nicht gelten, weil die Vorderachse nahezu 1 km weit auf dem Kiesbett und den Schwellen neben den Schienen gelaufen war und daher die Federn stark gestaucht, auch die Achsbuchsen zum Theil zertrümmert waren. Die Maasse x sind also vor der Entgleisung bei der Vorderachse wahrscheinlich ähnlich geringe, vielleicht noch geringere gewesen, als bei der nichtentgleisten Hinterachse.

Dieser Umstand gibt einer Vermuthung über die Entgleisungsursache in beiden Fällen Raum, welche auch bei weiterem Eingehen auf die Sache an Wahrscheinlichkeit gewonnen hat. Es wurden zunächst die Maasse x bei einer grösseren Anzahl beladener und unbeladener Wagen festgestellt. Dieselben schwankten bei beladenen offenen Güterwagen zwischen 35 und 140 mm, bei leeren Wagen derselben Gattung zwischen 15 und 77 mm, bei Personen-, Pack- und Postwagen zwischen 35 und 60 mm. An 2 Rädern eines zweiachsigen Geräthe- (Rettungs-) Wagens wurde sogar das Maass $x = o$ beobachtet. Bei einem anderen Wagen fand sich, dass eine gekrümmte Achsgabel-Querverbindung, deren Krümmung selbstverständlich, wie in Skizze 2 punktirt, nach unten zeigen sollte, versehentlich umgekehrt, d. h. mit der Krümmung nach oben angebracht war, wodurch natürlich der Spielraum x verloren ging (s. Skizze 2). So verschieden also die gefundenen Maasse auch ausfielen, so wurde doch das für den vorliegenden Fall wichtige Ergebniss gewonnen, dass dieselben bei dem zuletzt entgleisten Wagen unter dem Durchschnitt lagen, also geringe waren. Vergegenwärtigt man sich nun die Stellung der Räder im Augenblick des Aufsteigens des linken Vorderrades auf die Schiene nach den im zweiten Entgleisungsfalle an Ort und Stelle vorgenommenen Aufmessungen, so erhält man das in Skizze 3 und 4 entworfene Bild. Es wird daraus klar, dass der



Skizze 3.

Wagen unter Annahme vollständiger Steifigkeit des Untergestells und Kastens nur auf den Punkten b und d sicher ge-



Skizze 4.

stützt wurde, als dritten Stützpunkt aber entweder den Punkt a oder den Punkt c zur Verfügung hatte, während auf dem diagonal gegenüberliegenden Punkte (c bezw. a) nur die Last des Rades und der halben Achse ruhte, vorausgesetzt, dass das Maass x an letzterem Punkte noch ein Aufruhen des Rades auf den Schienen gestattete, also grösser als 28 mm war.

Man darf allerdings mit vollkommener Steifigkeit des Untergestells und Kastens selbst bei gedeckten Wagen nicht rechnen. Demnach muss als unbedingt feststehend gelten, dass die Räder a und c vermöge der eigenthümlichen Stellung des Wagens auf der durch die Punkte a, b, c und d bestimmten schiefen Ebene stark entlastet wurden, dass der Wagen also um eine die Punkte b und d verbindende Linie in gewissem Sinne schaukeln konnte. Die Puffer hinderten eine solche Bewegung nicht, weil der Zug in starker Steigung lief, die Zugapparate also angezogen und die Puffer ausser Berührung waren. Der natürliche dritte Stützpunkt des Wagens war wegen der Fahrt in der Steigung der abwärts gelegene Punkt c. Das Rad a war demnach das vorzugsweise entlastete. Es musste von der Schiene abgehoben werden — vollständige Steifigkeit des Kastens usw. vorausgesetzt —, sobald das Maass x kleiner als 28 mm war (s. Skizze 3). Wenn auch, wie bereits erwähnt, die Voraussetzung nicht völlig zutreffend ist, so muss doch in Rücksicht gezogen werden, dass die schwankenden Bewegungen des Wagens zeitweise ein Zusammendrücken der Feder über c und dadurch eine vermehrte Entlastung und unter Umständen ein Anheben des Rades bei a sehr wohl veranlassen konnten. Sobald aber der Radflansch etwa bis zur Höhe des Schienenkopfes gehoben war, konnte bei dem starken Andrängen des Flansches an die Schiene das Aufsteigen des Rades nicht ausbleiben. Die Versuche, durch Anheben eines stehenden Wagens an einer Ecke auf waagerechtem Geleis nach Aufhebung des Zwischenraumes x mittelst eingelegter Klötze an allen Rädern diejenige Lage zu schaffen, welche vermuthlich die Entgleisung herbeigeführt hat, gelangen zwar nicht vollständig, indessen fehlte eben die Hauptsache, nämlich die Einwirkung der erheblichen Schwankungen des in voller Fahrt befindlichen Wagens, dessen beträchtliche Masse infolge der Unebenheiten der Schienen (Stossfugen) und sonstiger Zufälligkeiten nicht unbedeutende Drücke auf die Federn hervorzubringen vermag. Jedenfalls lassen die beiden erwähnten Unfälle es gerathen erscheinen, die Länge der Uebergangsbögen in Kurven, welche im vorliegenden Falle wenig mehr als das durch die Normen vorgeschriebene Mindestmaass (das 200 fache der Ueberhöhung) betrug, nicht zu kurz zu bemessen, damit in solchen Uebergangsbögen der Höhenunterschied der Stützpunkte der Räder eines Wagens nicht zu bedeutend wird. Das fällt selbstverständlich um so mehr ins Gewicht, je grösser der Radstand des Wagens ist.

Ferner dürfte die Erhaltung eines reichlichen Spielraumes x bei den Wagen auch im unbeladenen Zustande ein Gebot der Vorsicht sein, damit wenigstens ein Abheben der Räder von den Schienen unmöglich wird, wenn auch die Entlastung einzelner Räder in den Uebergangsbögen der Kurven sich nicht vermeiden lässt.

Moderne Eisenbahnreformatoren.

Ein interessantes Bild, wie man es sich jetzt von gewisser Seite angelegen sein lässt, die unteren Organe der Bahnverwaltung zu verhetzen, bieten die Verhandlungen des bayerischen Eisenbahnerverbandes, welche am 10. d. Mts. in München abgehalten wurden.

Die Hauptredner waren zwei dem Centrum angehörige Landtagsabgeordnete, von denen der eine — Dr. Heim — seine Legitimation, im Verbande zu sprechen, daher ableitete, dass er viel auf der Eisenbahn fahre, der andere daher, dass er als Bremser und Wagenschieber an der bayerischen Staatsmaschine arbeite. Konnte man schon nach diesen geschmackvollen Einleitungen erwarten, dass die oratorischen Leistungen dieser Herren eine gewisse Eigenart nicht verleugnen würden, so war der Ton, den beide Vertreter einer Ordnungspartei bei Beurtheilung der betreffenden Staatseinrichtungen anschlugen, ein derartiger, dass hierdurch jede Erwartung weit übertroffen wurde. Selbst die zielbewusstesten Sozialdemokraten, von denen gewiss eine reichliche Anzahl in der Versammlung vertreten war, werden neidlos jenen beiden Herren die Palme zuerkannt haben.

Herr Reichs- und Landtagsabgeordneter Dr. Heim sagte — der Münchener „Allgemeinen Zeitung" zufolge — u. a. etwa folgendes:

„Oft habe er sich gedacht, wie gross z. B. die Verantwortung eines Zugführers sei. Komme einmal ein Unglück vor, so werde stets der niedere Bedienstete zur Verantwortung gezogen, während die hohen Beamten unverantwortlich seien. Bezahlung und Behandlung seien dagegen schlecht. Der Staat preise sich gern als Musterarbeitgeber, bezahle aber seine Arbeiter so schlecht, dass der Lohn nicht einmal zum Leben ausreiche. Die letzte Lohnregulirung, von der man sich so viel erhofft habe, sei eher eine Lohnreduzirung, denn viele Nebenbezüge der Bediensteten kämen jetzt in Wegfall. Statt dafür zu sorgen, dass das Volk sich besser entwickele und einen brauchbaren Nachwuchs erzeuge, bethätige der Staat das Gegentheil. Man könne doch nicht behaupten, dass die oberen Zehntausend das nöthige Rekrutenmaterial liefern. Selbst ein Junggeselle reiche mit dem Lohne eines Eisenbahners nicht aus. Das Erste was man erstreben müsse, sei eine Lohnerhöhung, dann könne man an eine Regelung der Arbeitszeit gehen, denn hier sehe es auch traurig aus. Es sei festgestellt, dass in München Güterhallenarbeiter 24 Stunden ununterbrochen im Dienste stehen. Eine 14- bis 16stündige Arbeitszeit sei eine gewissermaassen selbstverständliche Forderung. Auf dem Lande seien die Verhältnisse noch trauriger, denn dort hausten die Vorgesetzten theils „wie Paschas". Um die Verordnungen von oben kümmere man sich mitunter draussen gar nicht. Angesichts der langen Arbeitszeit bei der Eisenbahn müsse er schon sagen, dass er lieber ein k. k. Hofhund sei, als ein Tagelöhner bei der Bahn. Bismarck's Tyras sei gegen einen solchen Tagelöhner ein Reichsgraf."

Diesen von „lebhaftem Beifall" begleiteten Ausführungen folgte die Rede des Abgeordneten Pfarrer Kohl, die in der Forderung gipfelte, dass bei Entscheidung von Betriebsfragen auch die Aeltesten der Arbeiterausschüsse gehört werden müssten, da dieselben ohne Zweifel oft mehr vom Dienste verstünden, als die Räthe und der Direktor der Verwaltung. Dann würde man vernünftige Vorschriften bekommen und der Kleine müsste nicht mehr für die Fehler der Grossen büssen.

Die Münchener „Allgemeine Zeitung" bemerkt hierzu sehr treffend, dass sie sich für verpflichtet halte, die Reden ausführlich wiederzugeben, weil festgenagelt werden müsse, in welcher Art die beiden Herren, diese Stützen von Thron und Altar, ihre Agitation betreiben. Diese Agitation sei trotz aller von Loyalität triefenden Phrasen sozialdemokratisch und beide Reden könnten in jeder sozialdemokratischen Versammlung als Paradestücke dienen.

Auch wir sind der Ansicht, dass die Expektorationen beider Redner im allgemeinen Interesse niedriger gehängt werden müssen. Sie bieten einen schlagenden Beweis für die von uns schon wiederholt betonte Thatsache, dass neuerdings die Verhetzung der unteren Bahnorgane gegenüber der vorgesetzten Verwaltung immer mehr Schule macht, und dass sich an diesem traurigen Geschäfte auch Kreise betheiligen, die sonst jeden Zusammenhang mit den Umsturzbestrebungen der sozialdemokratischen Partei weit von sich weisen würden.

Die Antwort auf die Reden in sachlicher Hinsicht wird vermuthlich die bayerische Staatsbahnverwaltung — wenn sie dies angesichts der notorischen Fürsorge, welche in Bayern speziell der Arbeiterschaft zu theil wird, überhaupt für nöthig halten sollte — bei passender Gelegenheit nicht schuldig bleiben.

Ob alsdann Herr Dr. Heim an seiner Vorliebe für die Stellung eines k. k. Hofhundes und Herr Pfarrer Kohl an der Ueberzeugung, dass Arbeiter die Eisenbahn besser regieren als wissenschaftlich gebildete Techniker und Verwaltungsbeamte, noch festhalten werden, steht dahin. Eine gewisse Analogie könnte für die Kohl'sche Theorie allerdings insofern geltend gemacht werden, als auch im vorliegenden Falle wissenschaftliche Bildung und höhere soziale Stellung nicht vor den krassesten Irrthümern schützte, und als vermuthlich der letzte Bauer aus der Gemeinde des Herrn Kohl den versöhnenden christlichen Standpunkt in der Versammlung besser zum Ausdruck gebracht haben würde, als der Herr Pfarrer selbst.

Ersatzpflicht bei den dänischen Staatseisenbahnen.

Das dänische Ministerium des Innern hat im Reichstag einen Gesetzentwurf eingebracht, der nähere Regeln für die Ersatzpflicht der Staatsbahnen gegenüber Personen enthält, die im Betriebe der Staatsbahnen Schaden erleiden. Während über die Erstattungspflicht der Bahnen im Falle des Verlustes und Schadens an Gütern und lebenden Thieren im Gesetz über die Taxen der Staatsbahnen vom 24. April 1896 nähere Vorschriften gegeben worden sind, fehlt es an genügenden Vorschriften über die Ersatzpflicht bei der Tödtung oder Verletzung von Personen. Deshalb hat es die Regierung für angezeigt erachtet, die Erstattungspflicht der Staatsbahnen für Schaden an Personen durch neue Gesetzvorschriften zu ordnen, sowie gleichzeitig auszusprechen, dass nicht blos der einzelne, bei der Staatsbahn Angestellte, sondern auch die Staatsbahnverwaltung selbst durch die von ihr getroffenen Veranstaltungen die Verantwortlichkeit der Staatskasse verursacht.

In den Bemerkungen zum Gesetzentwurf wird darauf hingewiesen, dass die hier in Rede stehende Angelegenheit schon in den meisten europäischen Ländern Gegenstand der Behandlung der gesetzgebenden Körperschaften gewesen ist.

In Deutschland bestimmt das Reichs-Haftpflichtgesetz für das Deutsche Reich vom 17. Juni 1871, dass die Eisenbahn für jeden Betriebsunfall haftet, selbst für einen zufälligen, ausgenommen wenn vis major vorliegt oder der Schaden durch den Verunglückten selbst verschuldet ist. Die Erstattung umfasst bei körperlichem Schaden Entschädigung für Heilkosten und Erwerbsverlust bei Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit, bei Tod für Ausgaben für den Arzt, Begräbniss usw. sowie den Vermögensverlust, der durch Krankheit des Betreffenden entstanden ist. Die Hinterbliebenen, die einen rechtlichen Anspruch auf Versorgung durch den Verstorbenen hatten, können eine Unterstützung beanspruchen.

In Frankreich, wo die Eisenbahnen durch Privatgesellschaften betrieben werden, haben diese der bürgerlichen Gesetzgebung zufolge Ersatz für Schaden zu leisten, wenn Schuld, Versäumniss oder Unvorsichtigkeit von Seiten der Eisenbahn vorliegt, wogegen kein Schaden ersetzt wird, wenn er von dem Verunglückten selbst verschuldet wird oder ein zufälliger ist. Der Ersatz, der nach richterlichem Ermessen festgesetzt wird, umfasst allen Schaden sowie Schmerzen und Ungelegenheiten. Ferner sind diejenigen, die der Verunglückte versorgen musste, oder die sonst durch Tod oder Verletzung des Betreffenden Verlust erleiden, ersatzberechtigt.

In England ist die Eisenbahn für Körperverletzungen während der Beförderung verantwortlich, wenn erwiesen wird, dass die Verletzung der Nachlässigkeit oder Untauglichkeit der Eisenbahn oder ihrer Angestellten zuzuschreiben ist. Die Eisenbahn ist aber nicht zum Ersatz verpflichtet, wenn den Verunglückten die nächste Schuld am Unglück trifft, ebenso wenig, wenn er durch Anwendung allgemeiner Vorsicht die Folgen der Fahrlässigkeit der Eisenbahnen hätte abwehren können. Die Höhe der Erstattung wird nach Ermessen des Gerichts bestimmt. Die Familie des Verunglückten hat Anspruch auf Ersatz, wenn der Umgekommene, sofern er mit dem Leben davongekommen wäre, ersatzberechtigt gewesen sein würde.

In Schweden ist die Eisenbahn verpflichtet, Ersatz zu leisten, wenn jemand während des Eisenbahnbetriebes umkommt und die Schuld dafür die Eisenbahn oder die Angestellten trifft.

Die Privatbahnen in Dänemark sind zum Ersatz des Schadens verpflichtet, der bei Beförderung auf der betreffenden Bahn den beförderten Personen oder Gütern oder auch anderen Personen oder Gegenständen zugefügt wird, oder die Bahnen müssen den Nachweis liefern, dass der Verunglückte entweder durch eigene Schuld zu Schaden gekommen ist, oder dass der Schaden durch einen unabwendbaren Zufall herbeigeführt wurde. Für die Privatbahnen schlägt die Regierung deshalb keine besonderen Regeln vor, und der dem Reichstag zugegangene Gesetzentwurf ist nur für die Staatsbahnen berechnet.

Der Inhalt ist im wesentlichen folgender: den körperlichen Schaden, der beim Fahren auf den Staatsbahnen oder bei Benutzung ihrer Betriebseinrichtungen den Reisenden oder anderen, die nicht im Dienste der Staatsbahnen stehen, zugefügt wird, muss der Betrieb ersetzen, wenn die Staatsbahnverwaltung oder einer ihrer Angestellten die Schuld am Unglück trägt oder die Verletzung im übrigen rechtswidrig ist. Ist der Schaden zufällig oder von dem Verunglückten selbst oder einem anderen zugefügt, der nicht im Dienste des Betriebes steht, so ist dieser letztere nicht verantwortlich.

Der Verunglückte hat Anspruch auf Ersatz der Kosten für die Heilung wie für den Erwerbsverlust, den er erleidet, bis die Heilung beendet ist. Hat der Schaden für ihn dauernde Folgen, kann ihm ausserdem eine einmalige Unterstützungssumme oder ein laufender Beitrag, lebenslänglich oder für einen gewissen Zeitraum, bewilligt werden.

Sofern jemand unter den vorhin erwähnten Umständen umkommt, ist der Staatsbahnbetrieb verpflichtet, eine Vergütung an denjenigen oder diejenigen, deren Versorger der Betreffende war, für den Verlust zu leisten, soweit er das Nöthige für den Unterhalt und die Erziehung der Kinder betrifft. Die Entschädigung kann als einmalige Summe oder als laufender Beitrag zum Unterhalt und zur Erziehung für einen gewissen Zeitraum festgesetzt werden, doch nicht über die Zeit hinaus, wo die Versorgungspflicht des Umgekommenen aufhören würde. Ausserdem muss der Staatsbahnbetrieb alle Kosten der Beerdigung des Umgekommenen tragen.

Ferner liegt es dem Staatsbahnbetrieb ob, wenn sonst die Bedingungen zu einem Ersatz da sind, eine Entschädigung für beschädigte oder vernichtete Gegenstände zu leisten. Die Ersatzansprüche sollen spätestens 3 Monate, nachdem der Schaden geschehen ist, geltend gemacht werden. M.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 30,94 km lange Strecke Glatz-Seitenberg a. d. Biele der königlichen Eisenbahndirektion Breslau, welche am 15. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Verlegung der Station Gross-Köris. Eisenbahn-Direktionsbezirk Halle a/S. Die Haltestelle Gross-Köris an der Strecke Berlin-Cottbus wird um 3,37 km nach Süden verlegt und die neue Haltestelle unter Beibehaltung der bisherigen Abfertigungsbefugnisse am 15. November d. J. dem Betriebe übergeben werden. Die Haltestelle wird hiernach in Kilometerstation 43,77 liegen und von Grossbesten 10,05 km und von Halbe 6,64 km entfernt sein.

Eröffnung von Stationen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. November d. J. wird die zwischen der Station Trebelowitz und der Halte- und Ladestelle Dieditz der Lokalbahn Mährisch-Budwitz-Jamnitz gelegene Haltestelle Ratzowitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Am 1. November d. J. wird die an der Strecke Liegnitz-Raudten zwischen Liegnitz und Vorderheide belegene Haltestelle Rüstern, welche gegenwärtig nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Güterverkehr dient, auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch für die Folge ausgeschlossen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4064 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 4078 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Uebereinkommen über die Vereins-Abrechnungsstelle (abgesandt am 20. und 21. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Im Anschluss an die Mittheilung in unserer letzten Nummer können wir melden, dass Se. Majestät der Kaiser — wie die „Berliner Korrespondenz" berichtet — dem Minister der öffentlichen Arbeiten Seine Befriedigung über die **Leistungen der preussischen Staatsbahnen anlässlich der diesjährigen Truppenübungen**, besonders im Bereiche der Kaisermanöver, ausgedrückt und ihn ermächtigt hat, allen betheiligten Beamten und Arbeitern in Anerkennung der bewiesenen treuen Pflichterfüllung Seinen Dank auszusprechen.

— Die in den letzten Monaten auf deutschen Eisenbahnen vorgekommenen Unfälle haben dem Reichs-Eisenbahnamte zu einer Prüfung der Frage Anlass gegeben, ob es nicht zur **Erhöhung der Betriebssicherheit** räthlich sei, die vom Bundesrathe für das Eisenbahnwesen erlassenen allgemeinen Ordnungen nach verschiedenen Richtungen zu ergänzen. Das Ergebniss der Prüfung ist den meistbetheiligten Bundesregierungen in Gestalt bestimmter Vorschläge mitgetheilt worden. Zugleich wurden die Regierungen eingeladen, sich bei einer die Beschlussfassung des Bundesrathes vorbereitenden kommissarischen Verhandlung, die für Ende November in Aussicht genommen ist, vertreten zu lassen. Zur Berathung sind u. a. gestellt: die obligatorische Einführung von Vorsignalen, die Einrichtung der Streckenblockirung auf allen stärker befahrenen Bahnlinien, die grösste zulässige Stärke sowohl der Güterzüge, als auch der schnellfahrenden Personenzüge, die Einhaltung des Fahrplanes durch die Güterzüge, die Entlastung der mit der

Regelung der Ein- und Ausfahrt der Züge und mit der Zugmeldung betrauten Stationsbeamten von anderweiten Geschäften, die Verstärkung der Kuppelungen usw.

— Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat September d. J. ergibt für 64 Bahnen, die schon im September 1896 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 40 738,54 km.

Einnahme	im ganzen ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	%
für alle Bahnen im September 1897					
aus dem Personenverkehre	40 226 566	+ 1 654 422	1 008	+ 24	+ 2,44
aus dem Güterverkehre	86 648 628	+ 3 969 597	2 133	+ 60	+ 2,89
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende September 1897					
aus dem Personenverkehre	208 748 419	+ 9 741 738	6 172	+ 186	+ 3,11
aus dem Güterverkehre	416 491 623	+ 19 837 120	12 091	+ 360	+ 3,07
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende September 1897					
aus dem Personenverkehre	51 179 330	+ 2 482 157	8 645	+ 357	+ 4,31
aus dem Güterverkehre	95 665 392	+ 4 083 945	15 920	+ 554	+ 3,60

Eröffnet wurden: am 1. September: Duderstadt-Leinefelde 19,30 km und Wolfhagen-Obervellmar 25,46 km (königliche Eisenbahndirektion in Cassel), ferner Plagwitz-Lindenau-Lützen 17,29 km und Lausen-Markranstädt 3,39 km (königliche Eisenbahndirektion in Erfurt).

— Die preussisch-hessische Eisenbahndirektion zu Mainz hat an Interessenten folgende Zuschrift gerichtet: Am 16., 17. und 18. d. Mts. waren als Kommissare des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten Geheimer Regierungsrath Kieschke und Baurath Wetz hier anwesend. In gemeinsamen Berathungen und örtlichen Bereisungen mit dem Eisenbahndirektions-Präsidenten und den Mitgliedern der Eisenbahndirektion wurden alle diejenigen Maassnahmen festgestellt, die zunächst erforderlich sind, um den durch das Anschwellen des Verkehrs hervorgerufenen bedauerlichen **Betriebsstörungen im Gebiete der früheren hessischen Ludwigseisenbahn** für die Folge **vorzubeugen**. Es handelt sich hierbei um Vervollkommnung und Erweiterung einer grösseren Zahl von Bahnhofs- und Betriebsanlagen, deren Unzulänglichkeit nach den Erfahrungen der letzten Zeit erwiesen ist. Soweit es die vorgeschrittene Jahreszeit gestattet und nicht eine umfängliche spezielle Projektirung erforderlich ist, wird alsbald mit den Bauten begonnen und ihr weiteres Fortschreiten mit allen zu Gebote stehenden Kräften gefördert werden. Sonach ist zu erwarten, dass eine wiederholte Periode stärksten Verkehres die neue Verwaltung zur Aufnahme desselben besser gerüstet findet, als bisher, dass insbesondere auch die schwer empfundenen Unregelmässigkeiten im Personenverkehr, die nur eine Folge der Ueberfüllung der Bahnhöfe mit Güterwagen und der Ueberlastung der Strecken mit Güterzügen sind, entfallen.

— Ueber die **Berliner Stadt- und Ringbahn** in ihrem Verhältniss zu den von der Firma Siemens & Halske geplanten **Hoch- und Tiefbahnen** bringt die „D. Bauztg." aus der Feder des Geheimen Bauraths Blum vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine sehr beachtenswerthe Abhandlung. Der Verfasser legt rechnungsmässig dar, dass das Anlagekapital, das er auf 70 Millionen Mark veranschlagt, sich mit annähernd 4 % verzinst. Als Grund dafür, das die Stadtbahn bald an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit stehe, bezeichnet Geheimer Baurath Blum zunächst die Vereinigung von Fern- und Vorortgeleisen; diese beiden Verkehrsformen schliessen einander aus: es müssten auf einem oder zwei Bahnhöfen (Friedrichstrasse-Alexanderplatz) Geleise und Bahnsteige für länger haltende, also zu überholende (Vorort-) Züge angelegt werden, damit die Strecke für durchgehende Schnellzüge frei bleibe. Der Ausführung solcher, allerdings kostspieligen Anlagen werde sich die Eisenbahnverwaltung auf die Dauer nicht entziehen können. Was ferner die Verkehrsbelastung der Stadtbahn betreffe, so könne dieser weder durch bauliche noch durch betriebstechnische Maassnahmen abgeholfen werden. Das gegenwärtige Blocksystem lasse allenfalls noch den 2-Minutenverkehr zu; es würden dann 30 Züge in der Stunde (12 mehr als jetzt) verkehren. Bei der starken Verkehrszunahme Berlins werde aber schon in wenigen Jahren dieselbe Ueberfüllung der Züge eintreten. Ein neues Geleispaar über oder neben der Stadtbahn erfordere immense Kosten, eine solche Ausgabe zu Gunsten des reinen Ortsverkehres einer Stadt könne dem ganzen Lande nicht zugemuthet werden. Als erfreulich bezeichnet Verfasser daher die Bemühungen grosser Firmen auf Zulassung von elektrischen Hoch- und Tiefbahnen in den Strassen Berlins; besonders die Zweiglinien der Firma Siemens & Halske vom Potsdamerplatz nach der Schlossbrücke und weiter bis zur Köpenicker Brücke würden aller Voraussicht nach eine Entlastung der Stadtbahn herbeiführen und einem sehr dringenden Bedürfniss entsprechen. In den elektrischen Hoch- und Tiefbahnen erblickt der Verfasser überhaupt die Schnellverkehrsmittel der Zukunft; den Strassenbahnen, die trotz des elektrischen Betriebes in den überlasteten Strassenzügen doch nicht schneller fahren könnten als die Pferdebahnen, verbliebe in Zukunft nur der Nahverkehr. Von enormer Wichtigkeit sei der bequeme Uebergang von den Endstationen der Hochbahn auf die Stadtbahnhöfe „Zoologischer Garten" und „Warschauer Brücke". Daraus würden sich für das Publikum manche Vortheile ergeben, die um so grösser sein würden, wenn es etwa möglich sein sollte, durchgehende Fahrkarten und ein mit der Stadt- und Ringbahn einheitliches Tarifsystem einzuführen. Aber die Lage der Endpunkte der Hochbahn legt noch einen anderen Gedanken nahe. Um bei einer etwaigen Fortsetzung der Hochbahn über die Stadtbahn hinweggehen zu können, liegt erstere an ihren Endpunkten um Ueberführungshöhe über den Stadtbahngeleisen. Wie wäre es, wenn die elektrische Hochbahn in dieser Höhenlage über der bestehenden Stadtbahn (gewissermaassen als deren zweites Stockwerk) durch das Innere der Stadt fortgesetzt und so eine zweite Stadt- und Ringbahn geschaffen würde? Es wäre das wohl das geeignetste Mittel, eine Entlastung der Stadtbahn herbeizuführen, besonders wenn von den zunächst geplanten Ost- und West-Endpunkten der Hochbahn aus noch Verzweigungen in die Vororte hergestellt würden, was gleichfalls dringend zu wünschen wäre:

— Die **eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen** innerhalb der preussischen Monarchie finden im Winterhalbjahr 1897/98 in folgender Weise statt: In Berlin werden in Räumen der Universität Vorlesungen über preussisches Eisenbahnrecht sowie über die Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen gehalten. In Breslau erstrecken sich die Vorlesungen auf Eisenbahn-Betriebslehre und auf geologische Technologie. In Köln werden Vorlesungen über Eisenbahnrecht und Eisenbahn-Verwaltungslehre sowie über Elektrotechnik, in Elberfeld über Technologie, in Halle a/S. über Elektrotechnik gehalten.

— Die Eröffnungsfahrten auf den **Kleinbahnen Kyritz-Perleberg** und **Kyritz-Breddin** haben am 13. d. Mts. im Beisein des Regierungspräsidenten in Potsdam, der Landräthe der betheiligten Kreise und der anderen interessirten Behörden sowie eines zahlreichen Publikums stattgefunden.

— **Die Ausgaben der bayerischen Staatsbahnen für Kohlen, Koks und Brikets** beliefen sich im Jahre 1896 auf rund 10 000 000 ℳ; der Brennmaterialverbrauch für Lokomotiven wird auf über 8 000 000 ℳ, für Stationsbeheizung auf 350 000 ℳ, für Heizung der stehenden Dampfmaschinen und für Unterhaltung der Schmiedefeuer in den Werkstätten auf 340 000 ℳ, für den Bedarf der Gasanstalten und der elektrischen Beleuchtungsanlagen auf 120 000 ℳ, für die Beheizung der Züge — insoweit selbe nicht mittelst Dampfes von der Maschine aus, sondern durch eigene Heizkessel bezw. Oefen erfolgt — auf 35 000 ℳ und für Abgabe von Brennmaterialien an Dritte auf 150 000 ℳ für das Jahr berechnet. Für Beleuchtungs-, Schmier- und Putzmaterial ist im Jahre 1896 eine Ausgabe von 1 874 397 ℳ und für den Bezug von Gas ausserdem eine solche von nahezu 1 000 000 ℳ erwachsen; auch der Bezug von Wasser verursachte ziemlich hohe Ausgaben (125 707 ℳ); für Schreib-, Zeichen-, Kopir- und Packmaterialien, dann für Druck-, Lithographie und Buchbinderarbeiten und für Bücher, Zeitschriften, Karten und Pläne verausgabte die bayerische Staatsbahnverwaltung im letzten Jahre nach den eben erschienenen Rechnungsnachweisen 874 152 ℳ.

— Vom 1. November d. J. ab werden im Bereich der württembergischen Staatsbahnen, behufs **Erleichterung des Verkehrs mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften**, in denjenigen Fällen, in welchen die Zwischenstation einer Fahrscheinstrecke die Ausgangsstation der Reise bildet, Ergänzungsscheine ausgegeben.

— Von der Stadt Parchim (Mecklenburg) wurden die Mittel zum Bau einer **Bahn von Parchim nach Criwitz** bewilligt. Die Stadt ist bereit, das erforderliche Terrain und Baumaterial kostenlos herzugeben.

— **Chinesische Lokomotivenbestellungen**, welche in England gemacht waren, mussten von dort in der Zahl von etwa 40 Stück nach Deutschland überwiesen werden wegen des Ausstandes der englischen Maschinenbauer. Hiernach scheint sich die Erwartung, dass dieser Streik der deutschen Industrie nach verschiedenen Richtungen zu gute kommen werde, zu bestätigen.

— Nachdem die letzte Generalversammlung der **Nürnberg-Fürther Strassenbahngesellschaft** beschlossen hatte, die Kosten der Einführung des elektrischen Betriebs und des Baues neuer Linien durch die Erhöhung des Aktienkapitals um 1 200 000 *M.* und die Ausgabe von 800 000 *M.* neuer Obligationen zu bestreiten, ist jetzt der Regierung ein neues Finanzprogramm vorgelegt worden, wonach die Gesellschaft auf die Ausgabe neuer Obligationen verzichten und nur nominal 1 800 000 *M.* neuer Aktien ausgeben, also das Nominalkapital verdoppeln will. Für diese 1 800 000 *M.* Aktien erwartet man bei einem Kursstand der alten Aktien von etwa 260 mindestens einen Begebungskurs von 200 zu erzielen, sodass der Gesellschaft 3 600 000 *M.* an neuen Mitteln zufliessen werden. Hiervon will man die noch etwa 600 000 *M.* betragende Obligationenschuld tilgen, deren Kündigung innerhalb Jahresfrist zulässig ist und den Rest dann für die angegebenen Zwecke des Geldbedarfs verwenden. Die Regierung hatte dieses Finanzprogramm zur Begutachtung der Nürnberger Gemeindevertretung vorgelegt. Diese hat nun, obgleich ihre Gewinnbetheiligung möglicherweise eine kleine Einbusse erfährt, gegen das Finanzprogramm keine Einwendung erhoben. Voraussichtlich wird auch die Regierung ihre Genehmigung geben, und es wäre dann die Beschlussfassung einer neuen Generalversammlung einzuholen. Wann die Angelegenheit perfekt wird, das liegt also jetzt zunächst in der Hand der Regierung. (Münch. „Allgem. Ztg.")

— **Personalnachricht.** Der Regierungs- und Baurath Siegel, bisher in Halle a/S., ist als Mitglied (auftragsweise) an die Eisenbahndirektion in Kattowitz versetzt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— Im Motivenberichte zur Regierungsvorlage über die **Transportsteuer** wird ausgeführt, dass bei dem im Jahre 1900 zu gewärtigenden Rohertrage von 17 Millionen Gulden nicht blos der Ausfall an Fahrkartenstempeln (1,7 Millionen Gulden) zu berücksichtigen sei. Man müsse vielmehr damit rechnen, dass die Verwaltung der Staatsbahnen in gewissen Verkehren, insbesondere auf Linien, die, sei es mit Bahnen des Inlandes, sei es mit solchen des Auslandes konkurriren, nicht in der Lage sein wird, dem tarifmässigen Frachtsatze den vollen Betrag der Transportsteuer beizufügen, dass sie aber gleichwohl die Transportsteuer in der vollen gesetzlichen Höhe zur Staatskasse abzuführen haben wird. Hieraus werde sich naturgemäss im Budget der Staatsbahnen ein entsprechend hoher, auf jährlich 1,7 Millionen Gulden anzusetzender Einnahmenausfall ergeben. Die Besorgnisse, die man in Exportkreisen gegenüber der Transportsteuer hinsichtlich der Schwächung der Ausfuhrkraft Oesterreichs hegt, werden durch diese Erklärung gewiss sehr wesentlich herabgemindert. Ein derartiges Vorgehen der Staatsbahnen kann natürlich nicht ohne Rückwirkung auf die Haltung der Privatbahnen bleiben; auch diese werden in den Konkurrenzverkehren des Staatsbahnnetzes, ferner aus sonstigen Konkurrenzrücksichten vielfach bemüssigt sein, von einer Erhöhung der Frachtsätze anlässlich der Einführung der Transportsteuer Umgang zu nehmen und letztere ganz oder zum Theile aus eigenem zu tragen.

— Die **Kaschau-Oderberger Bahn** hatte sich schon vor Jahren anheischig gemacht, auf der österreichischen Strecke ein **zweites Geleise** zu legen, wenn ihr dafür die Herstellung einer direkten Verbindung nach Deutschland bewilligt würde. Nach Ausbau der Theilstrecke Orlo-Auenberg wäre sie nämlich nicht mehr auf die Mitbenützung des Geleises der Nordbahn angewiesen, wodurch eine Beschleunigung des Durchzugsverkehrs nach Deutschland erreicht würde. Die österreichische Regierung, welche damals auf den Vorschlag nicht eingegangen ist, soll, wie „Pesti Naplo" erfährt, auch nunmehr die Ertheilung der erforderlichen Konzession entschiedenst ablehnen. Nichtsdestoweniger hat die Verwaltung der Kaschau-Oderberger Bahn, nachdem sie zur Ueberzeugung gelangt ist, dass der gesteigerte Verkehr auf einem Geleise nicht zu bewältigen ist, obigen Blatt zufolge den Beschluss gefasst, auf jenen Theilen der Strecke ein zweites Geleise zu legen, auf welchen dies am dringendsten nothwendig ist. Die Gesellschaft kontrahirt eine schwebende Schuld im Betrage von einer Millionen Gulden, und wird lange Ausweichen und Doppelgeleise bauen lassen. Sobald die Vereinbarung mit der österreichischen Regierung erfolgt, wird die Bahngesellschaft das Doppelgeleise vollständig ausbauen, die Stationen erweitern, die Verkehrsmittel vermehren und im ganzen Investitionen im Kostenbetrage von 5—6 Millionen Gulden vornehmen, für welche Summe neue Titres zur Emission gelangen sollen. Diese Emission würde für den Staat keine neue Belastung involviren, nachdem die österreichische Strecke der Bahn Ueberschüsse ergibt, die ungarische Strecke nur geringe Summen für die Zinsengarantie in Anspruch nimmt.

— Nach einer Mittheilung des österreichisch-ungarischen Eisenbahnblattes dürften in der ersten Hälfte des November die Besprechungen zwischen der Verwaltung der **Südbahn** und der Regierung über das Projekt einer **Tilgung** der gesellschaftlichen **5 % Prioritäten** ihre Fortsetzung finden. Ob es hierbei gelingen wird, für die Verwirklichung dieses Projektes eine Form zu finden, durch welche jene Schwierigkeiten beseitigt werden, die nach dem derzeitigen Stande der Angelegenheit derselben entgegenstehen, bleibt abzuwarten. — Einfacher liegt das gleichfalls in Erwägung gezogene Projekt einer Hinausschiebung der Aktientilgung auf die ganze Dauer der Konzession. Die Fertigstellung des neuen Tilgungsplanes, durch welchen eine allmählich sich steigernde Ersparniss erzielt würde, erfordert aber eine eingehende Berechnung, welche geraume Zeit beansprucht. Was die Verkehrsergebnisse des laufenden Jahres anbelangt, so stehen den günstigen Einnahmen sehr namhafte Mehrausgaben gegenüber, durch welche das Mehr der Einnahmen, wenn nicht vollständig, so doch zum grössten Theile absorbirt werden dürfte. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass infolge weiterer Begebung 4 % Prioritäten die Zinsenlast sich vermehrt, überdies auch die Bilanz durch die ständigen Rückzahlungen auf den Kaufschillingsrest auf Grund des erfolgten Schiedsspruches durch rund eine halbe Million dauernd belastet wird.

— Nach den Schlussrechnungen für das Jahr 1896 stellten sich die thatsächlichen **Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen** auf 98 234 000 fl., d. i. um 4 234 000 fl. höher als im Budgetgesetze präliminirt waren. Die Transportsteuer ergab eine Einnahme von 9 276 347 fl., d. i. um 3 516 347 fl. mehr als präliminirt waren.

— **Vintschgaubahn.** Nach Meldungen deutscher Blätter hat der Kanton Graubünden mit der Banque de Paris und dem Crédit Lyonnais ein 3 % Obligationsanlehen von 8 Millionen Francs zum Kurse von 93 % abgeschlossen. Von dem Anlehensbetrage dient die eine Hälfte zur Bezahlung der von der schweizerischen Eisenbahnbank übernommenen rhätischen Eisenbahnaktien und Obligationen, die andere Hälfte als erster Subventionsbeitrag für die neu zu bauenden Linien im Engadin. Unter diesen Linien befindet sich auch die Fortsetzung der Vintschgaubahn auf schweizerischer Seite.

— Wie bekannt, hat die Kommission für Verkehrsanlagen auf Einschreiten der zahlreichen Interessenten beschlossen, die **Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn** längs der Rossauerlände, an welcher nach dem ersten Projekte der Baudirektion dieselbe als Hochbahn hätte ausgeführt werden sollen, als Tiefbahn zu bauen. Die erwachsenden Mehrkosten für die Tiefbahn sollen bekanntlich durch die vorläufige Auflassung der Verbindungskurve zum Matzleinsdorfer Bahnhofe hereingebracht werden. Die Baudirektion der Stadtbahn hat nun bereits das Tiefbahnprojekt, bei welchem sich die Kreuzung des Alserbaches wegen des grossen Niederschlagsgebietes dieses Wasserlaufes sehr schwierig gestaltete, fertiggestellt und dem Eisenbahnministerium zur weiteren Entscheidung vorgelegt. Man beabsichtigt dem Vernehmen nach, sich noch vor Anberaumung der politischen Begehung mit der Gemeinde Wien bezüglich ihrer Ansichten über das neue Projekt ins Einvernehmen zu setzen, um auf diese Weise zu verhindern, dass durch erst bei der politischen Begehung geäusserte Wünsche und Forderungen neuerlich Zeit verloren geht.

— Die der Aktiengesellschaft **„Lokalbahn Zwittau-Policka"** gehörige Lokalbahn Policka-Skutsch wurde am 6. d. Mts. eröffnet. Dieselbe stellt sich konzessionsgemäss als Fortsetzung der Lokalbahn Zwittau-Policka dar, und beträgt deren Länge einschliesslich der 1,6 km langen Schleppbahn Skutsch Stadt-Steinbruch 34,6 km. Die neueröffnete Linie ist der Staatsbahndirektion Olmütz unterstellt.

— **Güteranhäufung.** Die Gütermagazine der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien, Teschen und Mährisch-Ostrau sind derart überfüllt, dass sich die Verwaltung zur Herabsetzung der tarifmässigen lagerzinsfreien Zeit für ankommende Frachtgüter genöthigt sah.

— **Die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.** Abgeordnete der Stadt Triest, des Küstenlandes und der Alpenländer haben in einer der letzten Sitzungen des Abgeordnetenhauses durch die Einbringung von Dringlichkeitsanträgen die Aufmerksamkeit wieder auf eine Frage gelenkt, welche leider durch die politischen Verhältnisse seit geraumer Zeit in den Hintergrund gedrängt worden war. Sie beantragen, das Abgeordnetenhaus möge die Regierung auffordern, „dass dieselbe in Erfüllung der ihr obliegenden Verpflichtungen gegenüber den Interessen der Stadt Triest, der Alpenländer sowie der Industrie und des Aussenhandels Oesterreichs ihr wiederholt in der bestimmtesten Weise gegebenes Versprechen einlöse und sofort eine Vorlage einbringe, durch welche eine zweite selbständige Eisenbahnverbindung Triests mit dem Hinterlande vermittelst der Tauernbahn und der südlichen Fortsetzung derselben bis ans Meer sichergestellt wird."

— Nach einer Mittheilung des ungarischen „Eisenbahn-Verordnungsblattes" beabsichtigt die Südbahn, einige **mit Schlafeinrichtungen versehene Personenwagen**, welche auf ihren ungarischen Linien in Verkehr gesetzt werden sollen, zu bauen. Diese Wagen sollen zweiachsig hergestellt werden und einen Seiteneingang erhalten.

— **Einrichtung eines erweiterten Garderobe- und Gepäck-Zustellungsdienstes.** Aehnlich wie in Berlin und Dresden wurde vor kurzem in Wien-Westbahnhof und Wien-Kaiser Franz Josefbahnhof die Einrichtung getroffen, dass in Handgepäck-Aufbewahrungsstellen daselbst auch solche Gegenstände übernommen werden, welche von den Reisenden in der Stadt gekauft und von den betreffenden Verkaufsgeschäften an die Garderoben abgegeben werden.

In Verbindung damit wurde auch ein neuer Gepäckdienst organisirt, der im wesentlichen darin besteht, dass in der Stadt eingekaufte Gegenstände gegen Bezahlung der tarifmässigen Expressgut- und einer minimalen Zustellgebühr zur Abfertigung nach den im Bereiche der Stationen und Haltestellen der Strecken Wien-Westbahnhof-Kirchstetten und Wien-Kaiser Franz Josefbahnhof-Langenlebarn gelegenen Ortschaften (Sommerfrischen) übernommen und am Bestimmungsorte in die Wohnungen der Käufer zugestellt werden.

— Aus der für das Jahr 1898 zu begebenden Investitionsanleihe soll u. a. auch das Erforderniss für grössere Fahrbetriebsmittel-Anschaffungen bei den österreichischen Staatsbahnen gedeckt werden. Es verlautet, dass die Regierung in Gewärtigung der Bewilligung des diesfälligen Kredits wegen **Bestellung von 122 Lokomotiven** nebst Tendern bereits in Verhandlung mit den Lokomotivfabriken in Wiener-Neustadt, Floridsdorf und Simmering getreten sei.

— **Ermässigung des Wiener Tramwaytarifes.** Das Eisenbahnministerium hat, dem Vernehmen nach, die Statthalterei beauftragt, die Vorschläge der Tramwaygesellschaft in Betreff der Tarifermässigungen, sowie das hierauf bezügliche Gutachten der Gemeinde Wien zu prüfen, die bezüglichen Verhandlungen mit der Gesellschaft und der Gemeinde zu pflegen und sodann ihre Anträge dem Eisenbahnministerium zu unterbreiten.

— Die **Gesammtlänge der Budapester Strassenbahnen**, einschliesslich der Schwabenberg- und der Ofener Drahtseilbahn betrug Ende August d. J. 98,0 km gegen 94,1 km im Vorjahre. Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 31. August d. J. beliefen sich auf 410 092 fl. gegen 520 683 fl. für den gleichen Zeitraum des Jahres 1896; es ergibt sich somit für dieses Jahr eine Mindereinnahme von 110 591 fl., welche wohl in erster Linie darauf zurückzuführen ist, dass der Verkehr im Vorjahre infolge der Millenniumsfeier ein äusserst reger war. Den grössten Ausfall weisen auf die Ofener Drahtseilbahn (165 345 fl. gegen 221 565 fl., somit weniger 56 220 fl.), die Franz Josef-Untergrundbahn (97 680 fl. gegen 142 803 fl., somit weniger 45 123 fl.) und die Budapester städtische elektrische Bahn (57 328 fl. gegen 73 754 fl., somit weniger 16 426 fl.).

Vereins-Ausland.

— Die Besprechungen zwischen einer Gruppe von Finanzinstituten und der Jura-Simplonbahn wegen des **Simplondurchstichs** sind zum Abschluss gelangt. Nach dem „Bund" verpflichtet sich das Finanzkonsortium, der Gesellschaft unter vortheilhaften Bedingungen das zum Simplondurchstich nothwendige Kapital vorzuschiessen; das Konsortium bindet sich auf längere Zeit hinaus, um der Bahngesellschaft zu gestatten, die definitiven Abmachungen zu treffen zur Ausführung des mit den Bauunternehmern abgeschlossenen à forfait-Vertrages. Das Konsortium sichert nur der Jura-Simplongesellschaft selbst das Kapital zu, mit anderen Worten, im Falle der Annahme der Rückkaufsvorlage würde das ganze Anerbieten wieder in Frage gestellt sein. Dieser Punkt bietet den Stoff zu verschiedenartigen Kommentaren. In gewissen Kreisen glaubt man, dem Kanton Waadt werde dadurch eine ziemlich veränderte Lage geschaffen, angesichts von Artikel 47 a der Rückkaufsvorlage. Man wirft die Frage auf, ob alle Subventionen, vor allem diejenigen der italienischen Städte und Provinzen definitiv der Eidgenossenschaft erhalten bleiben werden und ob, bei gewissen Eventualitäten, die aus der Annahme der Vorlage hervortreten können, nicht ein neues dem Referendum zu unterstellendes Gesetz nöthig wäre, um den Durchstich zu sichern.

In derselben Angelegenheit wird aus Bern gemeldet: „Der Staatsrath von Genf verlangte vom Grossen Rath die Genehmigung einer Subvention von 1 Million Franken für den Simplondurchstich. Der Bericht des Staatsrathes betont, bei einem solchen eidgenössischen Unternehmen müsse Genf mitwirken. Genf sei aber auch ökonomisch am Simplondurchstich interessirt. Der Simplon sei eine internationale Linie ersten Ranges, die den Kanton Genf in direkte Verbindung bringe mit Centralitalien, mit der Lombardei, mit Venedig usw. Genfs Interesse am Durchstich sei bedeutend und rechtfertige die ihm zugedachte Subvention. Die Route Genf-Genua via Simplon sei einige Kilometer kürzer als die Route Genf-Marseille. Die kleine Differenz könne allerdings durch die französischen Differenzialtarife ausgeglichen werden, diese Tarife bedeuten aber für Genf eine materielle Besserstellung. Der Bericht betont am Schlusse, das gegenwärtige Simplonprojekt präsentire sich finanziell und technisch unter viel günstigeren Bedingungen, als die früheren Entwürfe. Das Interesse, welches der Kanton Genf jederzeit dem Simplondurchstich dargebracht habe, sei mehr als je begründet. Es handle sich um ein eminent schweizerisches Werk, an dem sich Genf betheiligen müsse. In der Diskussion des Grossen Rathes betonte Fazy, Genf habe am Durchstich des Simplons nur ein sehr indirektes Interesse, ein direktes Interesse hätte es am Durchstich des Montblanc und der Faucille. Unter diesen Umständen erscheine die Genfer Subvention als ein sehr schönes Geschenk. Der Redner beantragte noch, eine Kommission solle untersuchen, ob mit Rücksicht auf die Eisenbahnverstaatlichung nicht gewisse Bestimmungen in das Subventionsabkommen aufgenommen werden sollten. Favon führte aus, Genf gebe die Millionen nicht ohne Gegenwerthe, es erhalte einen Einfluss in der Verwaltung der Jura-Simplon-Bahn sowie Entschädigungen beim Rückkauf. Die Kommission solle untersuchen, ob es nicht angemessen sei, die Subventionsfrage offen zu lassen, bis die Eisenbahnverstaatlichung erledigt sei. Staatsrath Richard erklärte, Genf könne nicht unter verschiedenen Simplonprojekten wählen, da zwischen der Schweiz und Italien ein Staatsvertrag bestehe. Die ganze Angelegenheit wurde darauf zur näheren Prüfung an eine Kommission gewiesen." („Frankf. Ztg.")

— Ein **elektrischer Aufzug auf den Montblanc** ist von einem französischen Bergingenieur projektirt und soll auf Grund genauer Berechnungen auch die Möglichkeit der Ausführung nachgewiesen sein. Nach dem kühnen Plane soll ein waagerechter Tunnel in den Berg getrieben werden, von dessen Endpunkt aus ein senkrechter Schacht, in einer Länge von 2,4 km, nach der Spitze des Berges auszubauen ist. Die Zeit der Auffahrt ist auf 30 Minuten bemessen. Der für die Jungfraubahn angenommene Plan hat gegen den für den Montblanc in Vorschlag gebrachten den grossen Vortheil, dass jene Bahn, aussen auf dem Jungfrauberge ansteigend, die herrlichsten Aussichten bieten wird, während der geplante Montblancaufzug, in einem steilen Tunnel gelegen, keinen Ausblick gewährt, bis der Gipfel erreicht ist. Aber da der Gipfel des Montblanc auf mehrere Kilometer Ausdehnung nur aus einer leicht beweglichen Schnee- und Gletschermasse besteht, auf welcher kein dauernder Bau errichtet werden kann, so erscheint es, wenn man überhaupt eine Bahn auf diesen Gipfel errichten will, unmöglich, sie anders als in Gestalt eines im Berge selbst gelagerten Aufzugs auszuführen. („Uhland's Wochensch.")

— Der „B. B. Ztg." zufolge sollen noch vor Ablauf dieses Jahres viele **Erleichterungen im russischen Grenzverkehr** und zwar im Güter- wie Personenverkehr eingeführt werden, wobei es sich hauptsächlich um Beseitigung lästiger Formalitäten handelt. So geschah bisher die Zollabfertigung, welcher aus dem Auslande kommende Proben und Muster mit Werthangabe unterliegen, nur auf schriftlichem Wege. An Stelle des Schreibwerks wird nun nach dem neuen Reglement der mündliche Verkehr treten, indem der Adressat oder dessen Vertreter sich auf das Zollamt begibt und nach Entrichtung der Zollgebühren die Muster und Proben in Empfang nimmt. Seit vorigem Jahre besteht, auf damalige Anordnung des Finanzministeriums, in den Häfen von Hory-Port, Reval, Libau und Riga die Einrich-

tung, wonach die Zollabfertigung von Waaren und sonstigen Gütern durch die Beamten des Zollamts besorgt wird und nicht mehr, wie es von Alters her üblich war, durch die am Grenzort domizilirten Speditionsfirmen. Diese Maassregel hat seiner Zeit grosses Aufsehen gemacht und viele jener Firmen mussten ihre Geschäftslokale schliessen. Jetzt hat nun das Finanzministerium beschlossen, die Besorgung der Verzollung von Waaren und Gütern wiederum den Speditionshäusern und Privatpersonen zu überlassen und somit den alten Zustand wieder herzustellen, was wohl in den betheiligten Geschäftskreisen grosse Befriedigung hervorrufen dürfte. Das Verkehrsministerium seinerseits hat beschlossen die auf einigen russischen Bahnen bereits bestehende Frachtermässigung für Milch und Milchprodukte, welche nach Riga, Libau und Reval bestimmt sind, um von dort aus auf dem Seeweg nach Deutschland exportirt zu werden, auch auf die russischen Süd-Ostbahnen und die West-Sibirische Bahn auszudehnen.

— Aus den Veröffentlichungen der russischen „Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten" entnimmt das „Centr.-Bl. d. Bauverw." folgende **statistische Angaben über die Eisenbahnen des europäischen Russlands** (ausschliesslich der Eisenbahnen in Finnland). Am 1. Januar 1896 waren auf dem Eisenbahnnetze des europäischen Russlands, welches eine Längenausdehnung von 33 105 Werst (35 422 km) besass, insgesammt 8 123 Lokomotiven, 9 304 Personen- und 180 371 Güterwagen vorhanden. Der Herstellungswerth sämmtlicher Lokomotiven betrug 210 611 000 R. (etwa 463 344 200 *M.*). Die Anlagekosten des Eisenbahnnetzes im europäischen Russland stellten sich auf 3 661 500 000 R. (etwa 8 055 300 000 *M.*), oder im Durchschnitt auf 110 600 R. für die Werst (etwa 227 400 *M.* für das Kilometer). Die Schulden der Privatgesellschaften an die Regierung betrugen Ende des Jahres 1895 etwas über 361 000 000 R. (795 000 000 *M.*). Die Anstellung von 343 996 Beamten und Arbeitern erforderte 1895 eine Summe von 109 795 743 R. (241 550 634 *M.*), oder etwa 28 % der Roheinnahmen. Im Jahre 1895 verunglückten 221 Reisende, 1 246 Bahnbeamte und 1 023 nicht zur Bahn gehörige Personen, 15 % der Unglücksfälle entfielen auf Zugsteller und Wagenschieber, 15 % auf Schaffner und Zugführer, 12 % auf Maschinisten und Heizer und 10 % auf Bahnwärter. 733 Unglücksfälle ereigneten sich auf den Stationen, 369 auf der freien Strecke. Insgesammt fanden 1895 3 448 Unglücksfälle statt.

— Nach den Berichten russischer Blätter wird eine **Stadt- und Ringbahn für Moskau** projektirt, deren Länge 36 Werst (38,50 km) betragen wird. Die Baukosten der Bahn, welche 25 Haltestellen erhalten soll, sind auf 40 000 000 R. (88 000 000 *M.*) veranschlagt. An derselben sollen Waarenniederlagen, Speicher und Getreideaufzüge errichtet werden.

— Wie die „Birshewyja Wjedomosti" mittheilen, hat die Direktion der russischen **Südostbahnen** beschlossen, auf allen in den von Missernten betroffenen Gegenden belegenen Stationen ihres Bahnnetzes **Verkaufsstellen für Mehl** einzurichten, welches zum Selbstkostenpreise an die lokale Bevölkerung abgegeben werden soll. Die Agenten der Direktion kaufen in Gegenden mit billigen Getreidepreisen Korn ein, schaffen es dann zu Mühlen, die möglichst nahe den Konsumbezirken liegen und bringen es, in Säcken von je 2 Pud, auf den Stationen zum Verkauf. In Werchowje besteht bereits eine derartige Verkaufsstelle. Sodann sollen aber ähnliche Stellen auch in den der Bahn naheliegenden Dörfern eingerichtet werden, um den daselbst ansässigen Kornhändlern, die die Preisgestaltung für Getreide und Mehl vollständig in ihrer Hand haben und eine die Landbevölkerung sehr bedrückende Monopolwirthschaft eingerichtet haben, gründlich entgegenzuarbeiten und ihnen womöglich das Handwerk zu legen.

— In einer längeren Darlegung über **türkische Eisenbahnprojekte** macht das „Konstantinopeler Handelsblatt" unter andern folgende Angaben: Bis Ende 1896 hatte die türkische Regierung insgesammt für alle mit kilometrischen Bürgschaften ausgestatteten Bahnen die Summe von 26 128 406 Fr. als Roheinnahme gewährleistet; im Jahre 1897 kommt die Bürgschaft der Linie Alaschehir-Afion Karahissar, welche rund 19 200 Fr. für das Kilometer beträgt, hinzu, wodurch die gesammte Bürgschaftssumme auf über 30 Millionen Franken anwächst. Die türkische Regierung hat es nun für nothwendig erachtet, keine weiteren kilometrischen Bürgschaften für neu zu bauende Bahnen in Zukunft zu gewähren. Die Folge davon sei naturgemäss das Fernbleiben europäischen Kapitals von dieser Art Unternehmungen. Um aber das europäische Kapital nicht von Eisenbahnbauten in der Türkei fern zu halten, hatte man im Schoosse der türkischen Regierung einen Ausweg darin zu finden geglaubt, die Vorschrift betreffend die Normalgeleise von 1,40 m aufzuheben und den Bau von Schmalspurbahnen zuzulassen, bei welchen die Baukosten so bedeutend geringer sein würden, dass eine kilometrische Bürgschaft nicht mehr erforderlich erscheine. Die genannte deutsche Handelszeitung äussert nun in längerer Ausführung die Ansicht, dass zwar der Ausbau des kleinasiatischen Eisenbahnnetzes für die wirthschaftliche Entwicklung der Türkei sehr förderlich wäre, dass aber auch ein Schmalspurbahnnetz einer Bürgschaft bedürfe. Andererseits bilde die Bürgschaft keine so hohe Last für den türkischen Staat, da der Bahnverkehr nachweislich die Staatseinnahmen hebe. Es heisst darüber in den Darlegungen der bezeichneten Fachschrift: Die türkische Regierung hatte im Jahre 1896 einer Länge von rund 1906 km Eisenbahnen zusammen eine Roheinnahme von 26 128 406 Fr. gewährleistet; das erzielte Roherträgniss auf diesen 1906 km betrug aber nur 9 279 460 Fr., mithin um etwa 63 % weniger als die verbürgte Summe, die als nothwendig zu erachten ist, um, nach Abzug der Betriebskosten, die für diese Kilometerzahl angelegten Kapitalien mit durchschnittlich 5 % zu verzinsen. Wenn nun im Jahre 1896 der türkische Staat thatsächlich 14 746 814 Fr. an kilometrischen Bürgschaften gezahlt habe, so sei auf der andern Seite ziffermässig nachzuweisen, dass die Staatseinnahmen an Zehnten aus den Gegenden, die von den Bahnen durchschnitten wurden, wenigstens in Kleinasien, um einen bei weitem höheren Betrag als den obengenannten bisher — seit Bestehen der Bahnen — gewachsen seien. Dies Verhältniss verschiebe sich im laufenden Jahre noch ganz bedeutend zu Gunsten des Staates und werde es fortgesetzt thun, da die Einnahmen der Bahnen durchweg im Steigen begriffen seien, infolge dessen die Inanspruchnahme der Bürgschaft immer geringer werde, und die Ausdehnung der Kulturen, mit der die Staatseinnahme aus den Zehnten naturgemäss gleichen Schritt halte, in Anatolien von Jahr zu Jahr zunehme. („B. B. Z.")

— **Georg M. Pullman,** dessen Tod aus Chicago gemeldet wird, hat durch seine Erfindung der Schlafwagen sich ein grosses Verdienst um die reisende Menschheit erworben. Der Verstorbene, der ein Alter von 66 Jahren erreicht hat, hatte sich aus den kleinsten Anfängen zu seiner späteren Höhe emporgearbeitet; er dürfte ein Vermögen von etwa 20 Mill. Dollar hinterlassen, die seinem einzigen Sohne zufallen. Pullman war durchaus und ausschliesslich Geschäftsmann und hat sich deshalb im politischen Leben Amerikas wenig bemerkbar gemacht. Er lebte in Chicago, wo er einen prachtvollen Palast besass und auch sonst viele Riesenbauten sein eigen nannte. Die von ihm begründete Schlafwagengesellschaft versorgt Eisenbahnlinien in einer Länge von rund 190 000 km mit ihren Wagen und beschäftigt über 11 000 Personen mit einem jährlichen Kostenaufwand von 25 500 000 *M.*

Allgemeines.

— Der **Thalübergang bei Müngsten,** die berühmte, vor kurzem dem Verkehr übergebene Hochbrücke zwischen Remscheid und Solingen, bildete den Gegenstand eines eingehenden Vortrages in der Oktobersitzung des Ingenieurvereins. Vortragender war Direktor Rieppel von der Nürnberger Maschinenbau-Aktiengesellschaft, der Erbauerin der Brücke. Diese das Wupperthal in einer Höhe von 105 m übersetzende, 465 m lange Brücke ist die höchste und kühnste Bogenbrücke der Erde, ein glänzender Triumph der deutschen Ingenieurkunst und bei ihrem Bau noch technisch dadurch ausgezeichnet, dass sie völlig frei, ohne festes Baugerüst, montirt wurde. Nachdem eine Schienenverbindung zwischen Remscheid und Solingen quer über das Wupperthal als eine dringende Nothwendigkeit anerkannt wurde, hatte die königliche Eisenbahnverwaltung zunächst Entwürfe nach verschiedenen Systemen — Gerüstbrücke, Auslegerbrücke, Bogenbrücke — herstellen lassen und dann 1891 verschiedene grosse deutsche Eisenfirmen eingeladen, bezüglich der Ausführung in Wettbewerb zu treten. Die Dortmunder Union lehnte ab; die Gute Hoffnungshütte, Harkort und die Nürnberger Maschinenbaugesellschaft betheiligten sich, erstere wählte das Gerüstsystem, Harkort das Auslegersystem, Nürnberg das Bogensystem. Nürnberg erhielt den Auftrag; als Herstellungspreis war der Betrag von 2 200 000 *M.* festgesetzt. Da die Heranschaffung der Baustoffe nur von der Solinger Seite her möglich war, so musste zunächst eine Zufahrtbrücke über das Thal gebaut werden. Sie wurde in einer Höhe von 31 m über den Thalgrund geführt und hatte an den Uferböschungen noch Steigungen bis zu 57 %, also wie die Pilatusbahn, zu überwinden. Diese Zufahrtbrücke wurde nach Fertigstellung der Hauptbrücke abgebrochen und fortgeschafft, indem man sie stückweise auf die Hauptbrücke hinaufzog und die einzelnen Theile so unmittelbar auf den Schienenweg brachte. Betrieben wurde sie als Seilbahn von dem Bauplatze auf der Hochebene aus mittelst Windewerke von je 23 Pferdekraft. Die höchste Belastung betrug 10 t, die mittlere Geschwindigkeit 1,1 m die Sekunde; die Stahldrahtseile des Windewerkes waren 31 mm dick.

Auf dem Bauplatze stand eine elektrische Kraftcentrale, ein Hochwasserbehälter, 115 m über der Wupper, eine Maschinenstation, Schmiede- und Schlosserwerkstatt, ein Mörtelwerk, Bau- und Aufenthaltshütten für Beamte und Arbeiter. Welche gewaltigen Gründungsarbeiten erforderlich waren, geht schon aus dem Umstande hervor, dass die Baugrube für den Bogenpfeiler auf der Solinger Seite 20 m tief angelegt werden musste. Von den 21 000 cbm für den Brückenbau im ganzen abgesprengten Felsboden kamen auf die Widerlagergruben allein gegen 12 000 cbm. 1 600 kg Pulver und 1 400 kg Dynamit wurden zu den Sprengungen verbraucht. 10 800 cbm Mauerwerk waren aufzuführen. Im Juni 1893 wurde die Bauhütte errichtet; im März 1894 erfolgte die landespolizeiliche Prüfung der Baueinrichtungen, nachdem man im Februar desselben Jahres mit den Gründungsarbeiten begonnen hatte. Die Montagearbeiten am eisernen Theil der Brücke fingen Frühjahr 1895, die am Trägerbogen Juli 1896 an. Im Juli 1895 waren die Maurerarbeiten beendigt. Am 21. März 1897 wurde das Schlussstück in den Trägerbogen eingefügt und Tags darauf, am 100 jährigen Geburtstage des ersten Deutschen Kaisers, gab die Eisenbahnverwaltung allen Betheiligten ein Richtfest, an dem 160 Personen theilnahmen. Am 15. Juli ist dann die Brücke unter grossen Feierlichkeiten dem Verkehre übergeben worden. Während des ganzen schwierigen Baues kam niemals ein ernstes Zerwürfniss zwischen Beamten und Arbeitern vor. Die Leute arbeiteten mit sichtlicher Lust und Liebe an dem ungewöhnlichen, gewaltigen Bauwerke; sie fühlten sich auch trotz des fehlenden festen Gerüstes in der schwindelnden Höhe, in der sie arbeiten mussten, ganz sicher. Das zeigte sich namentlich bei der vielfach stattfindenden stürmischen Witterung der Bauzeit. Die Brücke, deren eiserner Oberbau 4 930 t wiegt, ist auf fünffache Sicherheit gegen Bruch berechnet. Die Grünthaler Brücke am Kaiser Wilhelmkanal, die über festem Baugerüst montirt wurde, war so genau ausgeführt, dass sich schliesslich beim Zusammenstossen der Bogenenden nur ein Montagefehler von 10 mm herausstellte. In Müngsten betrug der Fehler kaum mehr; er konnte natürlich ohne weiteres durch eine kleine Veränderung in der Spannung der Drahtseile, mit denen der Brückenkörper im Boden verankert war, ausgeglichen werden. Was diese Verankerung bedeutete, lässt sich daraus ersehen, dass der Krahn, der auf der äussersten Spitze des montirten Theiles stand, eine Last von 42 t darstellte. Bei starkem Wind war hier der Aufenthalt für nicht völlig Schwindelfreie nicht ohne Bedenken, und Vortragender hat einmal mit einem höheren Eisenbahnbeamten 2 Stunden in dem Krahnhäuschen zubringen müssen, ehe man es wagen konnte, den Rückweg anzutreten. Vortragender, dem ein Hauptantheil an dem Entwurfe und der Ausführung der Brücke zusteht, veranschaulichte seine Mittheilungen durch grosse Zeichnungen und eine Reihe schöner Projektionsbilder, die zugleich eine Vorstellung von dem landschaftlichen Reize der Brückenumgebung vermittelten. Der Vorsitzende verflocht in seinen Dank für den Vortrag einen Glückwunsch für das Gelingen jenes der deutschen Ingenieurkunst zum Ruhm gereichenden Werkes. („Vossische Zeitung.")

— **Neue Bogenbrücken.** Am 30. v. Mts. wurde im grossen Bogen der Kornhausbrücke in Bern (Spannweite 116 m) das letzte Passstück eingesetzt. Tags darauf leitete Professor Krohn von der Gutehoffnungshütte das Herablassen vom Gerüste der linksufrigen Stromöffnung der festen Rheinbrücke bei Düsseldorf, ebenfalls ein Bogen, aber mit einer Stützweite von 182,5 m. In der folgenden Woche sollte die gleiche Arbeit auch für den Mittelbogen der Rheinbrücke bei Bonn (Stützweite 187,2 m) ausgeführt werden. Man sieht, dass der Ruhm, die grösste Bogenbrücke der Welt zu sein, der Müngstener Brücke (Spannweite von 168 m) kaum ein halbes Jahr geblieben ist.

— In Paris wurden am 16. d. Mts. die ersten **Versuche mit einem elektrischen Fiaker** gemacht, welche sehr interessante Resultate ergaben. Hinter dem elektrischen Wagen fuhren die Mitglieder eines Prüfungsausschusses, Ingenieure und Vertreter der Compagnie des Petites Voitures, deren Fuhrwerke nur mit Mühe dem rasch dahinsausenden Versuchsobjekt folgten. Dieses legte einen Weg von 80 km (! ?) in der Stunde zurück, während ursprünglich nur 70 km in Aussicht genommen waren.

— Ueber die **Zunahme der Handelsflotten der Welt** schreibt die „Weser Ztg.": Seit lange können wir den diesen Gegenstand behandelnden Arbeiten die Rubrik „Zunahme der Handelsflotten" geben, denn diese Zunahme ist immer selbstverständlich. Besonders aber wächst durch die Ersetzung von Seglerräumen durch Dampferräume die Transportleistung der Handelsflotte. Nach „Veritas" betrug die letztere im Herbst 1889: Dampfer 7 748 000 Registert. Netto, Segler 11 081 000 Registert., zusammen 18 829 000 Registert. Im Herbste 1897, also 8 Jahre später, stellte sich dieselbe auf: Dampfer 11 427 000 Registert., Segler 8 894 000 Registert., zusammen 20 321 000 Registert. Wie immer, so steht die englische Handelsflotte nicht allein in absoluter Grösse, sondern auch an Zuwachs obenan. Ihre Dampfer haben die ungeheuere Zahl von 6 741 000 Registert. Netto erreicht. Der Zahl nach die Hälfte, der Grösse nach zwei Drittel aller Dampfer fahren unter englischer Flagge. An zweiter Stelle folgt ihr, was Dampfer anbelangt, die deutsche Flagge. Diese hatte unter dem Einfluss des veränderten Messverfahrens im Jahre 1896 40 000 t verloren, jedoch nur im Nettogehalt, denn nur auf diesen bezieht sich das veränderte Messverfahren. Im letzten Jahre hat die deutsche Dampferflotte diese Hemmung ihres Zahlenzuwachses verwunden, denn sie ist auf 1 034 000 t Netto gestiegen. Erst in weitem Abstande kommt die amerikanische Dampferflotte mit 535 000 t Netto. Die französische Dampferflotte, früher die zweite der Welt, seit einigen Jahren von der amerikanischen auf den vierten Platz gedrängt, erreichte nur 499 000 t. Seit 1884 ist die französische Dampferflotte so gut wie gar nicht gewachsen. Damals betrug sie 490 000 t, die deutsche nur 397 000 t. Seitdem ist die deutsche um 158 %, auf 1 034 000 t gestiegen, die französische nur um 2 %, also stehen geblieben. Es folgen dann die Dampferflotten Spaniens (339 000 t), Norwegens (314 000 t), Hollands (222 000 t), Italiens (218 000 t), Japans (192 000 t). Auch unter den Segelflotten ist die englische seit langer Zeit die grösste, doch geht sie etwas schneller zurück, als die der anderen Länder. 1876 besass sie noch 20 265 Segler mit einem Gehalt von 5 807 000 t, jetzt nur noch 8 545 Segler von zusammen 3 098 000 t. Sie ist auf wenig mehr als die Hälfte gesunken. An zweiter Stelle steht die amerikanische mit 1 332 000 t, an dritter die norwegische mit 1 103 000 t. Die deutsche erscheint erst an vierter Stelle mit 544 000 t. Bis 1884 behauptete die italienische den vierten Platz, in früheren Zeiten überstieg sie die deutsche sogar um ein Beträchtliches. Jetzt ist sie auf dem fünften mit 451 000 t. Dann folgen Russland (399 000 t), Schweden (280 000 t), Türkei (270 000 t), Frankreich (269 000 t). Die deutsche Segelflotte war in dem oben erwähnten Jahre 1876 noch 3 456 Schiffe von 876 000 t stark. Sie ist bei weitem nicht in dem Maasse zurückgegangen, wie die englische. Seit dem vorigen Jahre hat sie nur 22 000 t eingebüsst, die englische 169 000 t. Die gesammte Segelflotte der Welt hat in den letzten 10 Jahren durchschnittlich 328 000 t verloren.

— Die **Länge sämmtlicher Telegraphen der Erde** erreicht gegenwärtig nach der „Schweiz. Bauztg." 7 900 000 km. Diese Linienlänge vertheilt sich auf die verschiedenen Erdtheile wie folgt: Europa 2 840 000 km, Asien 500 000 km, Afrika 160 000 km, Australien 350 000 km und Amerika 4 050 000 km. Danach besitzt Amerika das umfangreichste Telegraphennetz, während Europa, trotz der stetigen Ausdehnung seines Netzes, erst an zweiter Stelle kommt.

— Das **Holz auf chemischem Wege völlig unverbrennbar zu machen,** ist Gegenstand einer amerikanischen Erfindung, die im Hoch- und Schiffsbau bereits seit einiger Zeit mit bestem Erfolge zur Anwendung gelangt sein soll. Das Verfahren, zu dessen geschäftlicher Ausnutzung sich jüngst auch in England eine Aktiengesellschaft gebildet hat, besteht nach Mittheilung der „Schweiz. Bauztg." im wesentlichen darin, dass dem Holze unter hohem Drucke seine natürlichen Säfte entzogen werden und statt ihrer eine gesättigte Lösung von bestimmten Salzen eingepresst wird. Das Holz erfährt dadurch äusserlich keine Veränderung, Geruch und Farbe desselben werden nicht beeinflusst, nur das Gewicht nimmt etwas zu. Besonders hervorzuheben ist ferner, dass das so behandelte Holz zu einem auffallend schlechten Wärmeleiter wird. Zur Prüfung des Verfahrens fand im Juli d. J. in London eine Brandprobe statt, welche nach den vorliegenden fachmännischen Berichten ein durchaus günstiges Ergebniss lieferte. Von zwei völlig gleichen, eingeschossigen Gebäuden aus Fichtenholz, war das eine aus nicht präparirtem, das andere aus imprägnirtem Holz errichtet. Die Wände bestanden aus Fachwerk, welches innen und aussen eine Bretterverschalung erhalten hatte, jede Wand war von einem Fenster oder einer Thür durchbrochen. Die Dächer waren zeltartig aus Brettern derart gestaltet, dass ihre Spitze einen Schornstein bildete, welchem vom durchbrochenen Fussboden her die Luft zuströmte; dadurch wurde ein kräftiger Auftrieb der letzteren erzielt, was im Verein mit der Bauart der Häuschen den Angriff und die Wirkung des Feuers nach Möglichkeit erhöhen sollte. Während das aus gewöhnlichem Fichtenholz bestehende Haus nach Anzündung eines vor dem Gebäude aufgeschichteten Stosses von Holz und Sägespähnen sofort Feuer fing und innerhalb einer halben Stunde zu Asche brannte, widerstand das aus getränktem Holze konstruirte Gebäude dem Feuer vollkommen, obwohl die Flammen es von

drei Seiten umzüngelten und über das Dach hinwegschlugen. Nur die Oberfläche der Bretter wurde leicht verkohlt, und es erwies sich nach dem Erlöschen des niedergebrannten Holzstosses ausschliesslich die durchbrochene Bretterverkleidung unterhalb des Fussbodens dort leicht beschädigt, wo der Holzstoss sie berührt hatte. Während des Brandes blieb die Innentemperatur des Hauses nahezu unverändert. Nach Beendigung dieses Versuchs wurde im Innern des Gebäudes ein aus ölgetränktem Holz und Sägespähnen aufgeschichteter Stoss entzündet, in welchem eine aus Brettern des imprägnirten Holzes hergestellte Kiste mit Büchern und Heften eingebaut war; auch dieser Stoss brannte nieder, ohne die Kiste oder Theile des Hauses zu beschädigen. Der Inhalt der Kiste zeigte sich gleichfalls unversehrt. Das neue Verfahren hat nach einmüthiger Ansicht der Augenzeugen die Probe glänzend bestanden und wird im Falle seiner weiteren Bewährung wohl als von einschneidender Bedeutung für die Erzielung feuersicherer Bauweisen anerkannt werden. Die Kosten für das Tränken eines Quadratmeters einzölliger Bretter werden mit rund 2,60 Frcs. angegeben.

— Ueber **Schnelligkeit und Kraft der Pferde** veröffentlicht H. d. Parville in der „Naturwissenschaftlichen Rundschau“ interessante Mittheilungen. Natürlich steht die Schnelligkeit im allgemeinen im umgekehrten Verhältniss zu der Belastung des Thieres durch den Reiter oder der in einem Wagen usw. fortzubewegenden Masse. Wächst die Last, so nimmt die Schnelligkeit ab. Ein zum Schiffsziehen verwendetes Pferd legt durchschnittlich 0,50 m in der Sekunde zurück, ein Frachtpferd 1,00 m, ein Pferd bei Militärtransporten 1,20 m, im gewöhnlichen Trab 3,30 m, Militärgalopp 4,44 m, Renngalopp 18,00 m, ja bei Rennpferden hat man eine noch grössere Geschwindigkeit beobachtet, so 1869 bei dem „Konsul“ mit einem Reiter von 54 kg Gewicht eine solche von 16,32 m in der Sekunde (Schnellzugs-Geschwindigkeit). Das Schiffspferd zieht in der Sekunde 77 kg 0,50 m weit, oder es leistet, was dasselbe sagt, eine Arbeit von 38,5 mkg. Da es nun 10 Stunden am Tage arbeitet, so ist seine tägliche Leistung 1 386 000 mkg. Das Frachtpferd zieht in der Sekunde 70 kg 1 m weit und arbeitet 9 Stunden, leistet also täglich 2 041 200 mkg. Aehnlich lassen sich für das Militär-Transportpferd täglich 1 512 000 mkg und für ein gutes Wagenpferd 1 058 400 mkg berechnen. Ueberhaupt schwankt die Arbeit des Pferdes zwischen 35 und 65 mkg in der Sekunde, bleibt also beträchtlich hinter der bei Dampfmaschinen angenommenen sogenannten Pferdekraft zurück, welche gleich 75 mkg ist. Hierbei ist von einer augenblicklichen, ruckweise gesteigerten Leistung des Pferdes abgesehen, die mitunter viel höhere Ergebnisse leistet. Zur Vergleichung sei angeführt, dass der Mensch ohne ungewöhnliche Anstrengung eine Arbeit von 7,5 mkg pro Sekunde leisten und damit 8 Stunden täglich fortfahren kann, sodass sich seine tägliche Leistung auf 210 000 mkg, also zehnmal weniger als die des Frachtpferdes stellt. Andererseits halten Dauerläufer recht wohl eine Geschwindigkeit von 3 m pro Sekunde etwa 3 Stunden lang aus. Die Leistung des Menschen ist also ungefähr zehnmal geringer als die des Pferdes. Anders wird es, wenn man das Verhältniss der Leistung zum Körpergewicht mit in Betracht zieht: für je 1 kg des Körpergewichts leistet nämlich das Pferd im Durchschnitt nur ebensoviel als der Mensch (0,1 mkg). („Deutsche Verk.-Z.“)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch - westfälisch - österr. - ungar. Eisenbahnverband. Berichtigung von Frachtsätzen. Die Frachtsätze des am 1. Oktober d. J. in Kraft getretenen Nachtrages III zu dem im obigen Verbande gültigen Tarife Theil II, Heft 4, sind bezüglich des Ausnahmetarifes Nr. 29 für den Transport von:
a) Petroleumnaphta (Rohbenzin),
b) Benzin aus Erdöl,
in nachfolgenden Relationen wie folgt zu berichtigen:

Nach	von Mezö-Telegd a	von Pozsony-Ujváros b
	für 100 kg in Mark	
Düsseldorf-Bilk	5,54	—
„ -Derendorf	5,54	—
„ -Grafenberg	5,55	—
„ -Hafen	5,54	—
„ -Lierenfeld	5,54	—
Köln-Bonnthor	5,64	5,73
„ -Ehrenfeld	5,73	5,71
„ -Gereon	5,63	5,70
„ -Nippes, Neuer Bahnhof	5,63	5,71
„ -Köln	5,63	5,73
„ -Rheinstation	5,63	5,73

Wien, am 17. Oktober 1897. (2356)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch - österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde usw. In dem vom 1. September d. J. ab in Kraft tretenden vorbezeichneten Kohlentarife sind folgende Druckfehler zu berichtigen:

1. Auf Seite 31 ist in
   a) Spalte 34 das Wort „Kronprinzschacht“ zu streichen und dafür zu setzen: „Grundmannschacht“.
   b) Spalte 35 das Wort „Grundmannschacht“ zu streichen und dafür zu setzen: „Kronprinzschacht“.
2. Auf den Seiten 26, 32, 48, 44 und 50 sind in Spalte 39 die Worte „und Karlssegen“ zu streichen.

Kattowitz, den 18. Oktober 1897. (2357)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 31. Oktober d. J. wird die 23,5 km lange Theilstrecke Barntrup-Hameln und hiermit die ganze Neubaulinie Lage-Hameln für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr als vollspurige Nebenbahn in Betrieb genommen.

Die an der genannten Theilstrecke gelegenen Haltestellen Griessem, Aerzen, Gross-Berkel und Kl.-Berkel werden für den Personen- und Gepäckverkehr, den gesammten Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Beförderung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Leichen mit der Einschränkung eingerichtet, dass die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, lebenden Thieren in Wagenladungen und Grossvieh in einzelnen Stücken auf den Haltestellen Griessem und Kl.-Berkel ausgeschlossen ist, weil sich auf denselben keine Rampe befindet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffsendungen ist auf sämmtlichen neuen Stationen ausgeschlossen.

Die Züge werden auf der Strecke Barntrup-Hameln nach den bereits veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Haltestellen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preuss. Staatsbahnen, sowie direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit Stationen der preuss. Staatsbahnen, der Farge-Vegesacker, Hoyaer und Kreis Oldenburger Bahn im Gruppentarif IV und im Gruppenwechseltarif IV/VII in Kraft.

Im Verkehr mit den übrigen Stationen der preussischen Staatsbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn treten für die genannten neuen Stationen am 1. November d. J. direkte Frachtsätze in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau hier und durch die Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 19. Oktober 1897. (2358)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. November d. J. tritt für den Verkehr zwischen Basel bad. Bhf., loco und transit sowie Waldshut einerseits und den Stationen der Gotthardbahn anderseits ein neuer Gütertarif in Kraft, durch welchen der entsprechende Tarif vom 15. Juni 1890 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt wird.

Der neue Tarif enthält die infolge Eröffnung der neuen Zufahrtslinien der Gotthardbahn Luzern-Immensee und Zug-Arth-Goldau eingetretenen Kürzungen in den Entfernungen sowie einige Aenderungen und Ergänzungen.

Der Tarif kann zum Einzelpreis von 70 ₰ bei unserem Gütertarif-Büreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 19. Oktober 1897. (2359)
Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr. Bimssand von Andernach, Bendorf, Engers, Fahr, Neuwied, Urmitz

und Weissenthurm nach Würzburg wird vom 1. November d. J. ab zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter den für Erde geltenden Bedingungen befördert.

Köln, den 19. Oktober 1897. (2360)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Wirkung vom 1. November d. J. ab werden die diesseitigen Stationen: Berstadt-Wohnbach, Weckesheim und Wölfersheim-Södel in den Ausnahmetarif 6 a für Braunkohlen usw. des Gruppentarifs VI als Versandstationen aufgenommen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (2361)

Frankfurt a/M., den 19. Oktober 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr. Am 1. November d. J. tritt zum Tarife und zu dessen Anhang, gültig vom 1. April 1896, je ein Nachtrag II in Kraft. Beide Nachträge enthalten u. a. neue Frachtsätze für die Verladestelle Paredl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Nachtrag II zum Tarife ausserdem eine am 15. Dezember d. J. eintretende Erhöhung des Frachtsatzes Ullersdorf-Grossschönau.

Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, am 15. Oktober 1897. (2362)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. gelangen für die Beförderung von Holz ab Ischl, Kitzbühel, Mandling und Zell a. See nach München Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

München, im Oktober 1897. (2363)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. November d. J. werden die Stationen Gadebusch, Gross-Brütz, Holdorf, Lützow, Rehna und Warnitz in Mecklenburg in den Verbands-Güterverkehr (Tarifheft 2) einbezogen.

Ein beschränkter Dienst besteht auf der Station Warnitz, wo die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen ausgeschlossen ist.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 19. Oktober 1897. (2364)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-russischer Gütertarif. Theil I. Im Zusammenhang mit der Einführung des neuen Theils II des deutsch-russischen Gütertarifs wird die Zusatzbestimmung 2 zu § 15 des deutsch-russischen Betriebsreglements, Theil I des Gütertarifs, mit Gültigkeit vom 19. November alten/1. Dezember neuen Stils d. J. aufgehoben.

Bromberg, den 18. Oktober 1897. (2365)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg - Halle - sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. November d. J. wird die Station Rehbrücke des Direktionsbezirks Halle in den Verbands-Güterverkehr — zunächst jedoch nur für den Eil- und Frachtstückgutverkehr (ausgenommen Fahrzeuge) — einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 19. Oktober 1897. (2366)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Giessereiroheisen. Mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. wird die Station Gernrode a. H. für Sendungen, welche auf die Gernrode-Harzgeroder Schmalspurbahn übergehen, als Empfangsstation in die in dem Staatsbahn - Gruppentarif Erfurt - Halle-Magdeburg, in den Gruppenwechseltarifen Ostdeutsch-Mitteldeutsch, Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch, Mitteldeutsch-Hessisch, Mitteldeutsch - Rechtsrheinisch, Mitteldeutsch-Linksrheinisch, im Reichsbahn-Staatsbahntarife, im westdeutschen Privatbahntarife sowie im Verkehre mit der luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn bestehenden Ausnahmetarife für Giessereiroheisen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (2367)

Magdeburg, den 16. Oktober 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens
der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr. Eliminirung der Stationen Annaberg i/S., Ebersbach, Klingenthal und Schandau aus dem Ausnahmetarife 6 (für Eier). Die mit Gültigkeit vom 1. November 1896 zur Einführung gelangten, in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 85 vom 28. Oktober 1896, Seite I, unter Nr. (2140) verlautbarten Frachtsätze für den Transport von Eiern von Belzec transit, Brody (Bahnhof) transit, Czortków transit, Husiatyn transit, Nadbrzezie transit, Nowosielitza (Bahnhof) transit, Podwoloczyska (Bahnhof) transit, Tarnopol transit und Sokal transit nach Annaberg i/S., Ebersbach, Klingenthal und Schandau treten mit 31. Dezember 1897 ausser Kraft.

Wien, am 16. Oktober 1897. (2368)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages V zu Theil II, Heft 2, zum Lokal-Gütertarife, Neuauflage vom 1. Januar 1897. Mit Gültigkeit vom 1. November 1897 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Linie Chodorów-Podwysokie gelangt zum Lokal-Gütertarife vom 1. Januar 1897, Theil II, Heft 2, ein Nachtrag V zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Abänderungen und Ergänzungen,
II. Tarif und Kilometerzeiger der Linie Chodorów-Podwysokie.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. = 20 Hellern erhältlich.

Wien, am 16. Oktober 1897. (2369)

4. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien. Gruppe XIV Eisenlack, Leinöl, Siccatif, Terpentin, Waterprooffirniss; Gruppe XV. Bleiweiss, Zinkweiss, gemahlene Kreide, Bleimennige, Bleiglätte, Zinnober, Chromgelb, Chromgrün, Ocker, Umbra, Caputmortuum, Schieferschwarz, Kienruss, Spachtelpulver, Abziebbilder; Gruppe XVI. Waschschwämme, Bimstein, Wachs, denat. Spiritus, Kolophonium, Schellack, blaus. Kali, Borax, Leim, Salmiak, Salzsäure, Salmiakgeist, Schwefelsäure; Gruppe XVIII. Segeltuch, Leinwand für Fenstervorhänge, Hanfschläuche, graue Leinwand und Drillich, grauer Kattun, Wachstuch, Ledertuch, Linoleum, Lincrusta; Gruppe XIX. Plüsch, wollener Gardinenstoff, Wollgarn, ungewaschene Schafwolle, Schmierpolster, Pferdehaare, Waldwolle, Gurte, Naht- und Plattschnur, Hutnetz-, Feder-, Säge- und andere Schnur, Bindestricke, Fensterzugborden, Quasten, Hutnetze, knöcherne Vorhangringe; Gruppe XX. Gummiwaaren (mit Ausnahme der Brems- und Dampfheizungsschläuche), Asbestpappe und Asbestschnur. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zu den Verdingungsterminen am 16. November d. J., Vormittags 10 Uhr für die Gruppen XIV, XV, XVI und am 25. November d. J., Vormittags 10 Uhr für die Gruppen XVIII, XIX, XX versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 86 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ für jede der vorgenannten Gruppen postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist für die drei ersten Gruppen am 15. Dezember, für die drei letzten Gruppen am 25. Dezember d. J.

Breslau, den 17. Oktober. (2370)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung verschiedener, für die königlich sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsgegenstände soll vergeben werden, als:

1. Stahldraht, Weiss- und Zinkblech, Sprengringstahl,
2. Drahtgewebe, Eisendraht, Drahtstifte, Sattlernägel, geschmiedete Nägel,
3. Holzschrauben, Schlüsselschrauben, eiserne Kette, Bleiverschlüsse,
4. rohe und blanke Muttern, blanke Schrauben, Unterlegscheiben, Schliessen,
5. Durchschläger, Handsägen, Sägenblätter, stählerne Meterstäbe, Zirkel,
6. französ. Schraubenschlüssel, Vorlegeschlösser, Bohrknarren, gusseiserne Anheizessen,
7. weiche Holzkohlen, Bremspfähle,
8. Plüsch, wollener Vorhangstoff, Lincrusta,
9. Siccativ, Waterprooffirniss, kaustische Soda, Natrium-Wasserglas, Gasöl,
10. Leinölfirniss, Terpentinöl, Putzöl, Spiritus,
11. Hickory - Hammerstiele, Drehsessel, Spiegel, Stühle, Stuhlsitze,
12. hölzerne Handkarren, Steckkarren, Wassereimer,

13. Rohrkohlenkörbe, Rohrbündel, Papierkörbe,
14. Ruthenbesen, Strohgeflecht.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen sind unter genauer Angabe der betreffenden Materialien gegen Einsendung (eventl. in Briefmarken) von
25 ₰ für 1 Exemplar allgemeine und
25 „ „ jedes Exemplar der besonderen Lieferungsbedingungen
(ausschl. Rückporto) von der Magazin-Hauptverwaltung der königl. sächs. Staatseisenbahnen hier zu erlangen. Bei Uebersendung des Betrages mittelst Postanweisung sind 5 ₰ Bestellgeld zuzurechnen.

Die Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 13. November 1897 an die genannte Magazin-Hauptverwaltung postgeldfrei einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bewerber im Sitzungszimmer des Personenbahnhofes in Chemnitz am 15. November 1897, Nachmittags 3 Uhr.

Jeder Bewerber bleibt bis mit 30. Dezember 1897 an sein Angebot gebunden.

Chemnitz, den 20. Oktober 1897. (2371)
Maschinen-Hauptverwaltung
der königl. sächs. Staatseisenbahnen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Ausgeschrieben wird die Lieferung von
1 500 Stück Tragfedern und
8 000 „ Kegelfedern.

Die Lieferungsbedingungen mit Angebotsformularen sind von der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz gegen portofreie Einsendung einer Gebühr von 1 ℳ für den vollständigen Satz zu beziehen.

Die im verschlossenen Umschlage abzugebenden Angebote sind getrennt für jede Federgattung mit der Aufschrift:
„Angebot auf. Federn“
bis zum 12. November an die unterzeichnete königliche Generaldirektion portofrei einzusenden und werden am folgenden Tage Vorm. 10 Uhr in Gegenwart etwa erschienener Anbieter geöffnet werden.

Die Auswahl unter den Bietern, welche bis 24. November an ihre Gebote gebunden bleiben, wird vorbehalten. Wer bis dahin Nachricht über die Annahme seines Angebotes nicht erhält, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

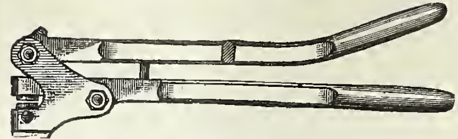
Dresden, am 18. Oktober 1897. (2372)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Anzeigen.



Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)
Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg.“ — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Gesucht für baldigen Eintritt akademisch gebildete

Ingenieure

mit Erfahrungen im Bau von Strassen- u. Kleinbahn. Angebote mit Zeugnissabschriften, Lebenslauf und Gehaltsansprüchen an
Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, Nürnberg.

Büreau-Diätar,
Inhaber guter Zeugnisse, mit Inventarien-, Oberbaumaterialien-, Betriebsmaterialien-Verwaltung, Werkstättenbuchhalterei, Kohlenprämien etc.-Berechnung, statistischen, Kanzlei- und Registraturarbeiten vollkommen vertraut, angehender Stenograph u. Telegraphist, wünscht seine Stellung zu verändern (sofort oder später).

Offerten bitte unter R 100 in d. Exped. dies. Ztg., Beuthstr. 8, niederzulegen.

Remscheider Eisenbauanstalt und Wellblechfabrik
C. Erlinghagen in Remscheid.
Eisenkonstruktionen jeder Art,
ferner **Wellblechbuden, Stahlblechrollläden u. s. w.**
SPEZIALITÄT:
pat. Wellblechbedachungen nach D.R.P. No. 92622 für jede Dachneigung bis 1:20.



Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 84. Zeitung des Vereins 1897.



Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 27. Oktober 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 20 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Eisenbahndirektions-Präsident Pape.

Der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg, Wirkliche Geheime Ober-Regierungsrath Herr Engelbart Pape, feierte am 21. d. Mts. sein 50 jähriges Dienstjubiläum. Der Ehrentag des Jubilars gestaltete sich infolge überaus reger Betheiligung von Nah und Fern, insbesondere einer grossen Zahl von früheren Mitarbeitern desselben wie auch von Vertretern der verschiedensten Berufskreise zu einem sowohl für den Jubilar wie für die Eisenbahnverwaltung bedeutsamen und ehrenvollen. Von den Festtheilnehmern nennen wir: den Minister der öffentlichen Arbeiten Excellenz Thielen, den Unterstaatssekretär Fleck, den Wirklichen Staatsrath Excellenz von Perl (als Vertreter der russischen Eisenbahnverwaltungen), die Eisenbahndirektions-Präsidenten Kranold - Berlin, Thomé-Danzig, Simson-Königsberg, Breithaupt - Posen, Wehrmann-Breslau, Heinsius-Stettin, Ulrich-Cassel, Lüdicke-Münster, Todt-Essen, den Geheimen Kommerzienrath Frentzel, Kommerzienrath Goecke und viele andere. Nachdem am Vormittag Deputationen der in Bromberg amtirenden Behörden dem Jubilar ihre Glückwünsche dargebracht, fand am Nachmittag ein Festdiner in den reichgeschmückten Räumen der Loge statt. Excellenz Thielen brachte den ersten Toast auf Se. Majestät den Kaiser und König aus, demnächst feierte Ober-Regierungsrath Foerster in warmen und beredten Worten die hervorragenden Verdienste des Jubilars. Toast folgte auf Toast und ein heiteres gemüthliches Beisammensein hielt die Festtheilnehmer bis in späte Stunde zusammen. Von äusseren Ehrungen, welche Herrn Pape zu theil geworden, seien hervorgehoben: der Stern zum Rothen Adlerorden II. Klasse und der russische Stanislausorden I. Klasse. Zahlreiche sonstige sinnige Festgaben werden dem Jubilar ein bleibendes Andenken an seinen Ehrentag sein!

Ueber Leben und dienstliche Thätigkeit des Jubilars sei folgendes bemerkt:

Herr Präsident Pape ist am 24. Mai 1827 zu Erwitte in Westfalen geboren, besuchte das Gymnasium in Arnsberg, studirte in Bonn, Heidelberg und Berlin Rechtswissenschaft und wurde, nachdem er im Jahre 1848 sein Militärjahr in Berlin abgedient, am 21. Oktober 1848 als Auskultator in Paderborn vereidigt. Am 19. Dezember 1853 zum Gerichtsassessor ernannt, war er zunächst beim Kreisgericht in Höxter beschäftigt, trat am 19. Oktober 1856 als Hilfsarbeiter bei der Direktion der königlichen Ostbahn in Bromberg ein und wurde, inzwischen zum Regierungsassessor ernannt, am 1. Februar 1858 zum Mitgliede der genannten Direktion befördert. Am 1. Mai 1861 nach Saarbrücken als Mitglied der dortigen Direktion versetzt, wurde er, nachdem er am 1. März 1864 Mitglied in Münster geworden, am 27. Dezember 1865 zum Regierungsrath und am 1. Juni 1867 zum Mitglied in Hannover ernannt. Nach zwischenzeitiger kurzer Beschäftigung als Hilfsarbeiter im Handelsministerium erfolgte am 1. Januar 1869 seine Ernennung zum kommissarischen Vorsitzenden und am 1. März 1869 seine endgültige Ernennung zum Vorsitzenden der Direktion in Saarbrücken. Welche hervorragenden Verdienste Herr Präsident Pape sich in dieser hochwichtigen Stellung in der Zeit des grossen Krieges um die eisenbahnseitige Ermöglichung eines glatten Aufmarsches unserer Armee erworben hat, wird daraus am Besten ersichtlich, dass er für die ausgezeichneten, hierbei von ihm geleisteten Dienste das eiserne Kreuz erhalten hat, eines der ersten und wenigen, welche preussischen Civilbeamten in jenem Kriege verliehen sind. Am 1. Dezember 1871 wurde Herr Pape zum Vorsitzenden der königlichen Eisenbahndirektion in Münster ernannt.

Die Stellung als Vorsitzender dieser Direktion war damals eine besonders schwierige und wichtige: war doch die erste Hälfte der 70er Jahre die Zeit einer ausserordentlich stürmischen Aufwärtsbewegung, welche Industrie und Eisenbahnbau und -Betrieb in dem von der bergisch-märkischen, der Köln-Mindener und der rheinischen Bahn stark umkämpften rheinisch-westfälischen Fabrikreviere zeigten. Ganz besonders machte sich die Schwierigkeit dieser Stellung für Herrn Pape geltend in dem weit ausgedehnten rheinisch-thüringischen Verkehrsverbande (in dem die Direktion Münster allein den preussischen Fiskus vertrat), da der von ihm vertretenen Bahn durch die Konkurrenzlinien der bergisch-märkischen Eisenbahn einträgliche Verkehre entzogen wurden. Aeltere werden sich gern erinnern, wie Herr Pape, der die Konferenzen des Verbandes viel besuchte, bei den aus der Stellung der Direktion Münster sich ergebenden schwierigen Verhandlungen jede Schärfe zu vermeiden wusste und immer sein ruhiges, freundliches Gleichgewicht behielt. Am 4. April 1873 zum Geheimen Regierungsrath ernannt, wurde Herr Pape am 1. November 1875 Vorsitzender der Direktion der niederschlesisch-märkischen Eisenbahn in Berlin und, nachdem ihm am 1. Juni 1876 der Rang der Räthe III. Klasse verliehen, am 7. März 1880 Präsident der königlichen Eisenbahndirektion in Berlin, eine Stellung, welche er am 1. August 1881 mit der des Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg vertauschte. In aller Erinnerung wird es noch sein, wie Herr Pape bei der am 1. April 1895 erfolgten Neugestaltung der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung als Vorsitzender der Kommission zur Ausarbeitung des Entwurfs reiche Gelegenheit fand, sich neue ausgezeichnete Verdienste zu erwerben. Am 14. Januar 1895 erfolgte seine Ernennung zum Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath mit dem Range eines Rathes I. Klasse. Mit dem Vorsitze im Bezirks-Eisenbahnrath ist Herr Präsident Pape seit dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 1. Juni 1882 betraut.

Die stete, von allen persönlichen Einflüssen unabhängige Sachlichkeit seines Urtheils, seine strenge Gerechtigkeitsliebe, sein stets gleichbleibendes Wohlwollen im persönlichen Verkehr, haben Herrn Präsidenten Pape bei seinen Mitarbeitern und Untergebenen ein hohes Maass von Beliebtheit verschafft.

Möge dem allverehrten Jubilar, der sich einer hervorragenden körperlichen und geistigen Frische erfreut, noch eine weitere recht lange, gesegnete Thätigkeit beschieden sein!

Die Beförderung von Fundsachen auf Gepäckschein.

Von Dr. jur. **P. Bach** in Dresden.

Nach der Zusatzbestimmung 2 des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil I, zu § 38 der Verkehrsordnung werden „gefundene Gegenstände dem Berechtigten mit dem nächsten Schnell- oder Personenzug auf Gepäckschein unter Erhebung einer festen Gebühr von 50 ₰ übersandt.“ Diese Bestimmung hatte bereits vor der Erstellung des Tarifs nach dem Vorgange der preussischen Staatsbahnen bei allen deutschen Eisenbahnen Eingang gefunden und wurde daher, im wesentlichen in ihrer gegenwärtigen Gestalt, schon in den ersten Entwurf ohne weitere Erörterung aufgenommen. Sie lässt die Frage offen, nach welchen Rechtssätzen die Beförderung von Fundsachen auf Gepäckschein zu beurtheilen sei.

Ein Antrag des Verlustträgers wird zwar nicht im Tarife vorausgesetzt, doch in der Regel gestellt sein. Der denkbare, wenn auch kaum praktische Fall, dass die Fundsache dem Berechtigten ohne Auftrag übersandt wird, braucht daher zunächst nicht erörtert zu werden.

Die Eisenbahn nimmt den Antrag des Verlustträgers an, schliesst also einen Vertrag mit ihm. Das aus diesem Vertrage entspringende Rechtsverhältniss wird man um seines besonderen Entstehungsgrundes willen als ein neues und selbstständiges, nicht als Fortsetzung desjenigen zu betrachten haben, welches die Verwahrung der Sache durch die Eisenbahn oder der Transportvertrag, bei dessen Ausführung sie verloren gegangen ist, zwischen den Parteien geschaffen hat. Lediglich nach dem Inhalt dieses neu begründeten Rechtsverhältnisses ist also die Frage zu beantworten, nach welchen Rechtssätzen es zu beurtheilen sei.

Der wesentliche Inhalt des Rechtsverhältnisses ist im Tarife bestimmt: Die Eisenbahn hat die Fundsache nach der von dem Verlustträger zu bezeichnenden Station zu befördern, dieser die festgesetzte Gebühr zu zahlen. Den Gegenstand des Vertrages bildet also der entgeltliche Transport einer Sache, daraus folgt aber nicht ohne weiteres, dass der Vertrag den Sonderbestimmungen des Eisenbahn-Transportrechtes unterliegt.

Unter diese Bestimmungen würde er vielmehr nur dann nothwendig fallen, wenn er als „Frachtgeschäft“ im Sinne der Art. 422 ff. des Handels-Gesetzbuches anzusehen wäre. Das kann aber nicht zugegeben werden. Er ist kein „Geschäft“ im materiellen Sinne des Wortes. Er bezweckt nicht, der Eisenbahn eine Einnahme zu verschaffen, sondern er soll dem Reisenden in seiner misslichen Lage eine bequeme und billige Gelegenheit bieten, zu seinem Eigenthume zu gelangen. Das ergibt sich aus dem Sinne der Vorschrift und hat Ausdruck gefunden in der Festsetzung einer einheitlichen niedrigen Gebühr. Diese Gebühr wird in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle hinter derjenigen zurückbleiben, welche die Eisenbahn für den regelmässigen Transport von Gütern in Schnellzügen oder Personenzügen bei gleicher Beförderungsstrecke und gleichem Gewicht fordert. Sie wird also nur vereinzelt ein angemessenes Aequivalent für die Leistungen der Eisenbahn darstellen, und dass sie diesen Zweck nicht erfüllen soll, erhellt daraus, dass sie, abweichend von den sonst in den Eisenbahntarifen beobachteten Grundsätzen, einheitlich, ohne Rücksicht auf Gewicht und Beförderungsstrecke, bemessen ist. Der Vertrag über die Nach-

sendung von Fundsachen unterscheidet sich also von den übrigen Transportgeschäften der Eisenbahn wesentlich dadurch, dass er nicht der Ausübung ihres Gewerbebetriebes dient. Nur auf jene Transportgeschäfte aber, die es auch im materiellen Sinne sind, wird man die Vorschriften des Handels-Gesetzbuches über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen erstrecken können. Diese Vorschriften sind zwingendes Recht und deshalb nicht weiter auszudehnen, als der Wille des Gesetzgebers augenscheinlich reicht. Sie sollen den Gewerbebetrieb der Eisenbahnen regeln, Rechtsgeschäfte, welche die Eisenbahn ausserhalb ihres Gewerbebetriebes schliesst, welche nur dessen Begleiterscheinungen sind, wird man folglich dem Gesetz nicht unterstellen können.

Fällt der Vertrag aber nicht nothwendig unter das Sonderfrachtrecht der Eisenbahnen, so muss dasjenige Recht Anwendung finden, auf welches der Wille der Parteien gerichtet ist. Darüber geben nun allerdings die Willenserklärungen an sich kaum Aufschluss. Die Bestimmung, dass das Gut „auf Gepäckschein" und mit einem „Schnell- oder Personenzuge" befördert werden solle, berechtigt noch nicht zu dem Schlusse, dass die Eisenbahn diejenigen Bedingungen gelten zu lassen beabsichtige, unter denen sie sonst in jener Weise Güter befördert. Wohl aber wird man annehmen dürfen, dass sich die Eisenbahn grundsätzlich nur nach ihrem, der Eigenart ihres Geschäftsbetriebes angepassten Sonderrechte der Ausführung von Transportverträgen unterziehen will. Diesen Willen wird man auch im vorliegenden Falle mangels eines entgegenstehenden Vorbehaltes vermuthen und als dem anderen Theile erkennbar voraussetzen dürfen.

Ist aber demnach anzunehmen, dass der Vertrag kraft des Willens der Parteien nach Eisenbahn-Frachtrecht zu beurtheilen ist, so ergibt sich aus den besonderen Bedingungen, die nach dem Tarife für den Transport als vereinbart zu gelten haben, die Beantwortung der ferneren Frage, welche speziellen Vorschriften des Eisenbahn-Transportrechtes Anwendung finden sollen. Dem Versprechen der Beförderung „auf Gepäckschein" dürfte freilich nur eine formale Bedeutung beizulegen sein. Man wird schwerlich schon deshalb, weil die gleiche Abfertigungsform auch im Expressgut-Verkehre vorkommen kann, die für diesen geltenden Grundsätze ohne weiteres auch auf den Transport von Fundsachen übertragen können. Dagegen ist wohl die Folgerung gerechtfertigt, dass die Eisenbahn, wenn sie die Beförderung in Schnellzügen oder Personenzügen zusagt, dabei solche Güter ausgeschlossen wissen will, die sich zur Beförderung in Zügen dieser Art nicht eignen. Der Umkreis der Gegenstände, deren Nachsendung auf Gepäckschein der Verlustträger verlangen kann, liegt also im wesentlichen innerhalb derselben Grenzen, welche die Verkehrsordnung in § 30 für das Reisegepäck und in § 39 für das Expressgut zieht. Handelt es sich aber hier, wie dort um die gleiche Art von Sachen und um Beförderung in Zügen gleicher Gattung, so wird man nicht zu weit gehen, wenn man annimmt, dass überhaupt die Bestimmungen über die Beförderung von Reisegepäck oder Expressgut nach dem Willen der Parteien für den Transport von Fundsachen maassgebend sein sollen. Für die Anwendung der Vorschriften über den Expressgutverkehr ist allerdings nur dann Raum, wenn ein solcher zwischen der Versandstation und der Zielstation überhaupt besteht, denn man kann der Eisenbahn nicht den Willen zuschreiben, unter Bedingungen Transporte auszuführen, denen sie sich sonst nicht unterworfen hat. Findet aber im konkreten Falle Expressgutverkehr statt, so wird man den Fundsachentransport den für diesen geltenden Bestimmungen, nicht denen über die Beförderung von Reisegepäck unterstellen müssen, da bei dem Transport von Fundsachen ebenso, wie im Expressgutverkehre das Moment der Zugehörigkeit des Gutes zu einem Reisenden fehlt, die Vorschriften über die Beförderung von Expressgut dann also am nächsten liegen. Ergänzend würde nach § 34 Abs. 1 und § 41 der Verkehrsordnung Abschnitt VII platzgreifen. Auch die Gültigkeit besonderer tarifarischer Festsetzungen kann nicht in Zweifel gezogen werden. Transporte zwischen Verkehrsstellen, für welche direkte Tarife nicht bestehen, wird man allerdings lediglich nach den gesetzlichen Bestimmungen und der Verkehrsordnung, nicht etwa nach den Binnentarifen der betheiligten Verwaltungen zu beurtheilen haben.

Das Ergebniss ist also: Der Vertrag über den Transport von Fundsachen unterliegt an sich den Normen des Eisenbahn-Frachtrechtes nicht, nach dem Willen der Parteien ist aber anzunehmen, dass diese Normen und speziell die für den Gepäck- oder Expressgutverkehr geltenden Anwendung finden sollen. Die Entscheidung des, wie erwähnt, möglichen Falles einer Nachsendung ohne Antrag des Verlustträgers bietet hiernach keine Schwierigkeiten. Es ist nicht anzunehmen, dass die Eisenbahn einen solchen Transport unter anderen Bedingungen ausführen will, als denjenigen, die gelten würden, wenn ein Antrag gestellt wäre, und der andere Theil wird sich diesen Bedingungen unterwerfen müssen, weil sie für den regelmässigen Fall der Nachsendung auf Antrag gelten und deshalb als angemessen zu betrachten sind.

Eine Ergänzung der erörterten Tarifbestimmung dürfte bei der geringen Bedeutung des Gegenstandes entbehrlich sein. Würde sie für wünschenswerth erachtet, so wäre, da die Festsetzung besonderer Transportbedingungen wohl nicht in Frage kommt, ein Zusatz anzufügen, der besagt, dass die Beförderung nach den Bestimmungen des Abschnittes IV, soweit aber Expressgutverkehr stattfindet, nach denen des Abschnittes V der Verkehrsordnung geschieht.

Eine Entgegnung der Kölnischen Zeitung.

Die Kölnische Zeitung gibt in der zweiten Morgenausgabe vom 23. d. Mts. den in No. 81 unseres Blattes enthaltenen Aufsatz „Die Betriebsunfälle und die Presse" auszugsweise wieder und bemerkt hierzu folgendes:

„Wir könnten den Spiess umdrehen und mit weit grösserem Rechte dem Aufsatze einen bedauerlichen Mangel an Sachkenntniss vorwerfen. Wenn wir auf die uns zugänglichen Urtheile der deutschen Presse über die verhältnissmässig grosse Anzahl von Eisenbahnunfällen der jüngsten Zeit an der Hand der obigen Kritik einen Rückblick werfen, so kommen wir zu der umgekehrten Ueberzeugung, dass der grösste Theil der Presse sich durchweg einer sehr ruhigen und sachlichen Beurtheilung der zu Tage getretenen Missstände, sowohl der Eisenbahnunfälle wie des Wagenmangels, befleissigt hat. Gewiss ist auch eine Reihe von Kritiken erfolgt, die weniger auf Sachkenntniss als auf Voreingenommenheit oder Vorliebe zum Räsonniren fussten. Das ist nun aber einmal nach der Natur des Eisenbahnbetriebes und des Publikums unvermeidlich, und unseres Erachtens könnte die Eisenbahnverwaltung für die Aufnahme solcher verfehlten Kritiken nur dankbar sein, denn sie geben ihr um so leichter Gelegenheit zur Widerlegung. Im grossen ganzen aber haben wir den Eindruck gewonnen, dass die deutsche Presse, soweit dies in ihren Mitteln liegt, alles aufgeboten hat, das Publikum vor unnöthiger Aufregung zu bewahren und die wirklichen Ursachen der beklagenswerthen Missstände aufzudecken. Die Voraussetzungen des Aufsatzes, dass die Presse sich mit Vorliebe an niedere Beamte wende, die oft gar nicht in der Lage seien, ein zutreffendes Gutachten abzugeben, dass sie die Eisenbahnverwaltung in diesen kritischen Zeiten gewissermaassen als vogelfrei angesehen habe, dass sie ihre Anschuldigungen aus nicht ganz klaren Quellen herleite, indem die betreffenden Gewährsmänner persönlich interessirt seien, diese Voraussetzungen müssen wir nach unseren Erfahrungen als durchaus haltlos bezeichnen. Die jüngst erhobenen Klagen beruhen auf völlig unbestrittenen und unbestreitbaren Thatsachen, die Klagen über die Häufung der Eisenbahnunfälle, die in einer übergrossen Mehrheit der Fälle auf eine Pflichtvernachlässigung der untern Beamten dienstlich zurückgeführt werden, die Klagen über den wachsenden Mangel an Wagen sind leider nur allzu sehr begründet und lassen sich aus der öffentlichen Behandlung

nicht ausscheiden. Die deutsche Presse hat das dringende Interesse daran, mitzuwirken, dass der Grund dieser Klagen aufgeklärt und beseitigt und dass dadurch die öffentliche Meinung wieder beruhigt wird. Sie wird jederzeit der Eisenbahnverwaltung Gelegenheit geben, falsche Urtheile zu berichtigen und das Publikum aufzuklären, aber sie kann nicht dazu mitwirken, dass vertuscht oder verdeckt wird, wo allein die volle Oeffentlichkeit der Behandlung aller Klagen und Beschwerden ihre Abhilfe durchsetzen kann. Läuft hier oder da einmal ein verfehlter Aufsatz unter, so ist das durchaus kein Unglück. Das Publikum weiss auf die Dauer ganz genau zu unterscheiden, wer Recht hat, wer blindlings urtheilt und wer in unbegründeter Aufregung übertreibt. Der Presse könnte kein grösserer Gefallen erwiesen werden, als dadurch, dass sie für lange Zeit keine Gelegenheit hätte, über Eisenbahnunfälle und Wagenmangel zu berichten. Dieser idyllische Zustand scheint aber leider von der Verwirklichung noch recht weit entfernt zu sein."

Diese Entgegnung richtet sich in wesentlichen Punkten gegen Anschauungen, die in unserem Aufsatze schlechterdings nicht vertreten waren, bezw. gegen solche, die wir selbst ausdrücklich zurückgewiesen haben.

Dass ein Theil der Presse sich einer ruhigen und sachlichen Beurtheilung der vorgekommenen Betriebsunfälle befleissigt habe, ist von uns nirgends bestritten worden. Unsere Ausführungen richten sich ihrem ganzen und wohl auch klaren Wortlaut nach ausschliesslich gegen solche Anklagen, die auf Grund ungenügender Unterlagen und in tendenziöser Weise gegen die Eisenbahnverwaltungen Stimmung zu machen suchen. Dass derartige Anschuldigungen in der Presse vorgekommen sind, wird von der Kölnischen Zeitung in der vorstehenden Notiz ausdrücklich zugegeben, sie erkennt an „dass eine Reihe von Kritiken erfolgt sei, die weniger auf Sachkenntniss als auf Voreingenommenheit und Vorliebe zum Räsonniren fussten". Hiermit wird die thatsächliche Unterlage, auf welcher sich unsere Ausführungen bewegen, auch von der Kölnischen Zeitung vollinhaltlich als richtig anerkannt und zwar in einer schärferen, für einen Theil der Presse weniger schmeichelhaften Weise, wie diejenige war, die wir im Hinblick auf den rein sachlichen Charakter unserer Ausführungen für geboten erachteten.

Dass derartige, über das Ziel hinausschiessende Kritiken „nach der Natur des Eisenbahnbetriebes und des Publikums unvermeidlich seien", vermögen wir keinesfalls zuzugeben; die Natur des Eisenbahnbetriebes und des Publikums kommt unseres Erachtens hier viel weniger in Betracht, wie die Natur eines gewissen Theiles der Presse und zwar gerade desjenigen, von dem die Kölnische Zeitung selbst sagt, dass er aus Voreingenommenheit und Vorliebe zum Räsonniren die Angriffe gegen die Eisenbahnverwaltung übertreibe.

Ebenso vermögen wir der weiteren Behauptung der Kölnischen Zeitung,

„dass die Eisenbahnverwaltung Grund habe, für die Aufnahme solcher verfehlten Kritiken nur dankbar zu sein, weil sie um so leichter Gelegenheit zur Widerlegung geben",

schlechterdings nicht zu folgen; mit demselben Rechte könnte man erwarten, dass der Privatmann, gegen den von irgend einer Seite leichtfertige Anschuldigungen erhoben werden, sich hierfür noch bedanke — vorausgesetzt, dass er diese Anklagen hinterher zu widerlegen vermag.

Wenn die Kölnische Zeitung ferner „nach ihrer Erfahrung" in der Lage ist, den von uns behaupteten Zusammenhang vieler Eisenbahnklagen mit Angaben des unteren Betriebspersonals in Abrede zu stellen, so haben wir selbstverständlich nicht die geringste Ursache, die Richtigkeit dieser Angabe — soweit das Geschäftsgebahren der Kölnischen Zeitung in Frage kommt — zu bezweifeln. Ein Urtheil darüber, wie es in dieser Hinsicht bei anderen Zeitungen und speziell bei denjenigen gehalten wird, deren Kritik Voreingenommenheit und Vorliebe zum Räsonniren zu Grunde liegt, hat die Kölnische Zeitung hiermit vermuthlich wohl selbst nicht abgeben wollen.

Die Ansicht,

„dass die Presse nicht dazu mitwirken könne, dass vertuscht und verdeckt werde, wo allein die volle Oeffentlichkeit der Behandlung aller Klagen und Beschwerden ihre Abhilfe durchsetzen könne",

theilen wir vollständig; wir glauben dies auch ziemlich klar mit folgenden Worten ausgedrückt zu haben:

„Keine vernünftige Eisenbahnverwaltung der Welt wird — das wiederholen wir — der Presse das Recht und die Pflicht der Kritik gegenüber den bestehenden Betriebseinrichtungen bestreiten wollen. Sind Missstände, und zwar erwiesene Missstände vorhanden — dann heraus mit der Sprache ohne Rücksicht auf büreaukratische Empfindlichkeit, denn die Interessen, welche für das Publikum auf dem Spiele stehen, sind zu wichtig, um gegenüber irgend welchen anderen Erwägungen in den Hintergrund gestellt zu werden."

Dass wir hiernach nicht von der Absicht geleitet wurden, der Presse das Recht der Kritik zu verkümmern oder einer Vertuschung etwa vorhandener Uebelstände das Wort zu reden, dürfte wohl für jeden vorurtheilsfreien Leser ausser Zweifel stehen.

Geschichte der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen von Otto Fröhlinger.

Von **G. Fischer**, Rechnungsrath in Strassburg.

Unter diesem Titel ist soeben ein Buch im Verlage von J. H. Ed. Heitz (Heitz & Mündel) in Strassburg erschienen, welches auf 180 Seiten eine Geschichte der elsass-lothringischen Bahnen vom Bau der ersten Strecke im Jahre 1839 bis auf den heutigen Tag enthält.

Es ist eine überaus dankbare Aufgabe, Beiträge zur Geschichte der Eisenbahnen zu sammeln, weil sie der Nachwelt überliefern, mit welchen dürftigen Beförderungsmitteln unsere Vorfahren sich begnügen mussten, mit welchen Schwierigkeiten der Bau der ersten Eisenbahnen allenthalben verbunden war, wie aber gar bald die Lokomotive sich mit elementarer Kraft Bahn brach und ungeahnte Fortschritte im Kulturleben der Völker hervorrief.

Wenn im allgemeinen die Geschichte einer einzelnen Eisenbahn nur für die Bevölkerung des von ihr berührten Gebietes von Interesse ist, so darf eine Geschichte der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen das erhöhte Interesse aller Deutschen beanspruchen, bildeten doch die Reichseisenbahnen gewissermaassen ein Pathengeschenk, das in die Wiege des Deutschen Reiches bei dessen Neubegründung gelegt wurde.

Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wurden durch den Frankfurter Frieden im Jahre 1871 für einen Kaufpreis von 325 000 000 Frcs. für das Deutsche Reich erworben. Durch Allerhöchsten Erlass vom 9. Dezember 1871 erfolgte die Einsetzung einer besonderen Behörde unter dem Namen „Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen", welche ihre Thätigkeit mit dem 1. Januar 1872 eröffnete. Das Jahr 1897 ist das fünfundzwanzigste seit Inbetriebnahme der elsass-lothringischen Eisenbahnen durch diese Behörde und es darf deshalb das verdienstvolle Werk mit Recht als eine werthvolle Jubiläumsgabe begrüsst werden.

Der Verfasser ist seiner schwierigen Aufgabe mit grosser Sachkenntniss und redlichem Fleisse gerecht geworden, 48 am Schlusse des Werkes verzeichnete Original- und andere Quellenwerke sind der Bearbeitung zu Grunde gelegt worden.

Die drei ersten Kapitel behandeln in chronologischer Reihenfolge und in vielen Unterabtheilungen die Entstehung der ersten Eisenbahnen, deren Weiterentwickelung, Verkehr und Einfluss auf die Industrie bis zum Jahre 1870, während die beiden letzten Kapitel die Geschichte seit Inbetriebnahme durch die deutsche Verwaltung bis zur Gegenwart enthalten.

Ein ganz hervorragendes Interesse erheischt der erste Hauptabschnitt, da er zugleich einen Einblick in die Entwickelung des französischen Eisenbahnwesens gestattet. Die erste Eisenbahn in Elsass-Lothringen von Mülhausen nach Thann wurde am 1. September 1839 dem Betriebe übergeben und verdankt ihre Entstehung den rastlosen Bestrebungen des Fabrikanten Nicolaus Köchlin. Bald folgte am 19. September 1841 die Eröffnung der Strassburg-Basler Eisenbahn, der ersten grossen Eisenbahn nicht allein des Elsasses, sondern auch die erste grosse Eisenbahn Frankreichs. Auch diese Bahn war wesentlich der Beharrlichkeit des genannten Fabrikanten zu verdanken, wie auch die Firma Köchlin später die ersten Lokomotiven einheimischer Arbeit lieferte. Die Entstehung und Entwickelung der heute so berühmten elsässischen Textilindustrie ist, wie nachgewiesen wird, mit dem Namen Köchlin eng verknüpft. Wir finden weiter Auskunft über die ersten Konzessionsbedingungen, über die ersten Personen- und Gütertarife und gar seltsam muthet uns die damalige Wagenklassen-Eintheilung an, I. Klasse gedeckte Wagen mit Fensterscheiben, II. Klasse gedeckte Wagen ohne Fensterscheiben, III. Klasse offene Wagen. Interessant ist, dass die damaligen Fahrpreise für die drei Klassen (0,10 Frcs., 0,075 Frcs. und 0,05 Frcs. für den Kopf und das Kilometer) dieselben wie die heutigen Durchschnittspreise waren, und dass auch hier wie anderwärts der Schwerpunkt zunächst auf dem Personenverkehre beruhte, und dass der Güterverkehr in den Berechnungen und ersten Betriebsergebnissen eine untergeordnete Rolle spielte. Niemand ahnte, dass sich das Verhältniss durch den Uebergang des Güter-Massenverkehrs auf die Eisenbahnen gar bald in dem Maasse verschieben würde, wie in unserem Werke in vielfach eingestreuten statistischen Angaben nachgewiesen wird. Man hielt den erfolgreichen Wettbewerb gegen die bestehenden Verkehrswege, Strassen und besonders Kanäle, deren Entstehung und Bedeutung übrigens in vielen Abschnitten des Werkes eine gebührende Beleuchtung erfahren, für aussichtslos. Wie anderwärts so fehlte es auch in Elsass-Lothringen nicht an kurzsichtigen Gegnern des Eisenbahnbaues, die u. a. sogar eine Schädigung der Landwirthschaft durch Entziehung des für die Eisenbahnen nöthigen Grund und Bodens befürchteten.

Während Kapitel 1 die ersten Anfänge des Eisenbahnwesens bis zum Jahre 1842 behandelt, wird in Kapitel 2 die weitere Entwickelung bis zum Jahre 1863 beschrieben, wobei lehrreiche Abschnitte über die französische Eisenbahnpolitik, über die Entstehung der französischen Ostbahngesellschaft, über die vertragsmässige Inbetriebnahme der Wilhelm-Luxemburgbahn durch die Gesellschaft, über die Tarife der Ostbahn und vieles andere, eine umfassende Uebersicht über die Entstehungszeit der Haupteisenbahnen, deren Einfluss auf Handel und Industrie sowie den Verkehr auf Land- und Wasserwegen gewähren.

Im dritten Kapitel, welches der Verfasser als das Zeitalter der Lokalbahnen bezeichnet, wird der Ausbau des elsass-lothringischen Eisenbahnnetzes und die Verkehrsentwickelung bis zum Ausbruche des deutsch-französischen Krieges dargelegt. Viele Projekte, welche schon damals bestanden, reiften erst nach dem Kriege ihrer Ausführung entgegen, zum Theil harren sie noch jetzt der Vollendung.

Der Krieg und die Besetzung der Bahn durch die Deutschen ist im letzten Abschnitt nur kurz behandelt, namentlich finden die ungeheuren Leistungen der in Besitz genommenen Bahnen für die deutsche Heeresverwaltung ungenügende Würdigung, wie auch die zur Umgehung von Metz erbaute und später wieder abgerissene Feldeisenbahn Herlingen - Pont à Mousson in einer Geschichte der Eisenbahnen Elsass-Lothringens der Erwähnung wohl werth gewesen wäre.

Mit dem folgenden Kapitel beginnt die zweite Epoche der Geschichte der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, die Geschichte der Reichseisenbahnen. Hier findet sich zunächst der Zusatzartikel 1 des Frankfurter Friedensvertrages, betreffend den Erwerb der in den von Frankreich abgetrennten Gebieten gelegenen Eisenbahnen, im weiteren auch die Uebereinkunft zwischen der deutschen und luxemburgischen Regierung wegen pachtweiser Uebernahme des Betriebes auf den im Grossherzogthum gelegenen Strecken der Wilhelm - Luxemburgbahn durch die Verwaltung der Reichsbahnen. Die Organisation der Verwaltung der Reichseisenbahnen wird in kurzen allgemeinen Umrissen erwähnt, auch der Beschaffung der Betriebsmittel, der Wiederherstellungsarbeiten und dem Bau von neuen Bahnen, wovon Diedenhofen-Sierck als Theil der Moselbahn, Remilly-Rieding als direkteste Verbindung zwischen Metz und Strassburg und Strassburg-Lauterburg als militärisch wichtige Verbindung zwischen Strassburg und Mainz, die bedeutsamsten sind, ist ein besonderer Abschnitt gewidmet. Leider ist hier vom Verfasser übersehen worden, die Beschaffung des für die erworbenen Bahnen nöthigen Beamten- und Arbeiterpersonals zu erwähnen und die Schwierigkeit zu würdigen, welche darin lag, dass die Verwaltung eine Eisenbahn von beinahe 750 km Länge ohne geschultes Personal übernehmen musste. Im ersten Betriebsjahre waren 1 875 Beamte und und 4 500 Hilfsarbeiter anzuwerben und an den richtigen Platz zu stellen. Aehnliches hat die Geschichte keiner anderen Eisenbahn aufzuweisen. Die Geschichte der Reichseisenbahnen sollte es anerkennend berichten, wie damals eine Schaar Eisenbahner, aller Grade, theils direkt aus dem Feldzuge, theils von den verschiedenen Bahnen Deutschlands kommend mit jungen Anfängern zu arbeitsfreudiger und aufopfernder Thätigkeit in fremdem Lande und unter schwierigsten Verhältnissen zusammentrat, und trotz der so verschiedenartigen Schulung die Verwaltung und den Betrieb der Reichseisenbahnen zu mustergültigen Vorbildern gestaltete. Es bedurfte der selbstlosesten Hingabe an den Beruf und treuester Pflichterfüllung aller Beamten, vom höchsten bis zum niedrigsten, um schon nach Verlauf weniger Jahre, bei einer bis auf geringe Ausnahmen feindselig gesinnten Bevölkerung, allgemeine Anerkennung der vortrefflichen Leistungen der Eisenbahnen in dem Maasse zu finden, wie es geschehen ist. Bei einer Neuauflage des Werkes ist die Vervollständigung nach dieser Richtung zu wünschen.

In weiteren interessanten Abschnitten über den Wagenraum- und Gewichtstarif sowie über den Reformtarif, finden wir wie Elsass-Lothringen das Versuchsfeld für ein einheitliches, deutsches Tarifsystem wurde. Das sehr umständliche Werthklassensystem der französischen Ostbahn konnte von der deutschen Verwaltung aus mehrfachen Gründen nicht übernommen werden. Handel und Industrie des Landes hatte durch den Krieg schwer gelitten und lag arg danieder. Infolge der neuen Zollgrenze war der Verkehr gezwungen, neue Bahnen zu suchen, und so entstanden in schneller Folge die elsass-lothringisch - deutschen Verbandstarife, sowie direkte Tarife im Verkehr mit den belgischen und holländischen Seehäfen. Das Wissenswerthe hierüber, ausführliche statistische Notizen, der Ausbau des Netzes bis zur Gegenwart durch Einfügung einer Menge von Haupt- und Nebenbahnen von strategischer und wirthschaftlicher Bedeutung, die fernere Entwickelung des Verkehrs und die heutige Verkehrslage sind in weiteren Abschnitten des Werkes ausführlich behandelt. Interessante Einschaltungen finden wir unter den Ueberschriften „Schutzzoll und Freihandel“, „Konkurrenzen, Arlbergbahn, Kanäle“ und „Eröffnung der Rheinschifffahrt Strassburg-Mannheim.“ In einer Schlussbetrachtung über die wirthschaftlichen Kräfte von Elsass-Lothringen und Luxemburg und die günstige geographische Lage dieser Länder hebt der Verfasser die Bedeutung der Reichseisenbahnen für den Weltverkehr und Welthandel hervor. Anhänge mit geographischen und geschichtlichen Notizen vervollständigen das Werk, welches mit warmem Empfinden für das schöne, von den Reichseisenbahnen durchzogene Land geschrieben ist.

Das Werk verdient die weiteste Verbreitung in deutschen Landen, um so mehr, als es nicht nur für die Fachgenossen wichtige, sondern allgemein wissenswerthe Aufschlüsse über die Verkehrsgeschichte Elsass-Lothringens und zugleich ein Stück deutscher Weltgeschichte enthält.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung der Strecke Cervignano - Reichsgrenze der Lokalbahn Monfalcone-Cervignano. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die von der k. k. priv. Friauler Eisenbahngesellschaft zum Anschluss der eigenen Linie Monfalcone-Cervignano an die Linie Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine-Cividale der italienischen Eisenbahngesellschaft Società Veneta per Imprese e Costruzioni publiche in Padua erbaute Theilstrecke Cervignano-Reichsgrenze ist am 18. d. Mts. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Den Betrieb auf dieser Theilstrecke führt ab der Grenzstation Cervignano die Società Veneta per Imprese e Costruzioni publiche.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. November d. J. wird der an der Bahnstrecke Blumenberg-Stassfurt zwischen den Stationen Blumenberg und Etgersleben neu errichtete Haltepunkt Klein-Germersleben für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Klein-Germersleben und Blumenberg 4,37 km und zwischen Klein-Germersleben und Etgersleben 4,33 km.

Schliessung von Güternebenstellen. Direktionsbezirk Königsberg. Die zur Station Johannisburg gehörige Güternebenstelle Dlottowen wird mit Ende d. Mts. geschlossen.

Aenderung von Stationsnamen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg. Die Schreibweise für die auf der Strecke Bromberg-Znin gelegene Haltestelle Rinarschewo ist in Rynarzewo abgeändert worden.

Uebereinkommen über die Vereins - Abrechnungsstelle. Das vorgenannte Uebereinkommen ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu aufgelegt und soweit Neubestellungen infolge des Rundschreibens derselben vom 14. v. Mts. Nr. 3573 vorlagen an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4080 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Preisausschusses, betreffend die Veröffentlichung eines neuen Preisausschreibens (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Die Ergebnisse des ersten Halbjahres der seit dem 1. April d. J. bestehenden **preussisch-hessischen Eisenbahnbetriebsgemeinschaft** werden jetzt veröffentlicht; sie umfasst, wie bekannt, die preussischen Staatsbahnen, die vormalig grossherzoglich hessischen Bahnen und die von beiden Staaten erworbene hessische Ludwigsbahn. Die Gesammteinnahme des Personenverkehres belief sich in dieser Zeit auf 186 Millionen Mark, des Güterverkehres auf 375,4 Millionen Mark. Die Ergebnisse sämmtlicher Einnahmequellen betrugen 597 Millionen Mark; das waren rund 29,7 Millionen Mark mehr als im Vorjahre. Die Einnahme auf das Kilometer betrug 20,625 ℳ., 627 ℳ. mehr als im Vorjahre. Das gesammte auf die Eisenbahnen verwandte Anlagekapital beziffert sich auf mehr als 7,4 Milliarden Mark. Das Schienennetz hatte Ende September eine Länge von 29 089 km erreicht und war um 628 km länger als im September vorigen Jahres.

— Eine Anzahl Züge der Berliner Stadtbahn werden gegenwärtig versuchsweise mit **Acetylenbeleuchtung** ausgerüstet. Dieses Licht, welches den Vortheil der Sparsamkeit beim Brennen mit einer grösseren Lichtwirkung in den Kupees verbindet, soll, falls die Probe günstig verläuft, in dem gesammten Berliner Vororts- und Stadtbahnbetriebe spätestens im nächsten Jahre zur Einführung gelangen.

— Ein Erlass des königlich preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 18. d. Mts. fordert die königlichen Eisenbahndirektionen auf, die Bahnhofswirthe ihres Bezirks zu veranlassen, in den Warteräumen der III. und IV. Wagenklasse neben dem Kaffee zu höherem Preise noch einen **billigeren Kaffee** zu führen, vom dem eine grosse Tasse mit Milch und Zucker nicht mehr als 15 ₰, ohne Milch und Zucker nicht mehr als 10 ₰ kosten darf. Die Preisverzeichnisse der Bahnhofswirthschaften sollen dementsprechend ergänzt und in den Warteräumen der III. und IV. Klasse Anschläge ausgehängt werden. Die Inspektions- und Stationsvorstände sollen die Durchführung dieser Anordnung überwachen, auch darauf halten, dass das billigere Getränk ebenfalls stets in guter Beschaffenheit und ausreichender Menge, insbesondere zu den Frühzügen vorräthig gehalten wird.

Eine Verallgemeinerung dieser Maassregel, welche beim Publikum zweifellos viel Beifall finden wird, dürfte erwünscht sein.

— Vor einigen Tagen fand im Kreise Segeberg eine Komiteesitzung statt, in der über das **Eisenbahnprojekt Elmshorn-Barmstedt-Oldesloe** Bericht erstattet wurde. Demnach stellen sich die Gesammtkosten auf 1 869 000 ℳ. und betragen die vorliegenden Aktienzeichnungen bereits 1 128 000 ℳ., wozu von den Kreisen 65 000 ℳ. und von der Provinz 230 000 ℳ. beigesteuert werden dürften, so dass noch eine Summe von 446 000 ℳ. aufzubringen sein würde. Es finden nunmehr Verhandlungen wegen Betheiligung mit den Lübecker Handelskreisen statt. Für Lübeck selbst sowie für die Lübeck-Büchener Bahn würde der Bahnbau von materiellem Werthe sein, da durch diese Linie eine neue Verbindung zwischen der Lübeck-Hamburger Bahn und der Staatsbahnlinie Altona-Kiel geschaffen werden würde.

— Dem Provinzialverband der Provinz **Pommern** ist die Genehmigung ertheilt worden, zur Beschaffung der Mittel für den **Bau von Kleinbahnen** eine Anleihe von 6 Millionen Mark aufzunehmen und zu diesem Zwecke auf den Inhaber lautende Anleihescheine des Provinzialverbandes von Pommern in Höhe des genannten Betrages auszugeben.

— Mit einem **neuen Eisenbahnwagen III. Klasse** sollen — wie Berliner Blätter berichten — gegenwärtig auf der Strecke Kassel-Frankfurt a/M. eingehende Versuche angestellt werden. In diesem Wagen ruhen in den einzelnen Abtheilen die hölzernen Sitze und Rückwände auf Federn und sind beweglich, so dass während des Fahrens die harten, unliebsamen Stösse wesentlich gemildert werden. Der neue Wagen stammt aus der Fabrik der Wagenfirma Wegmann in Kassel und wurde von ihr der Eisenbahnverwaltung probeweise zur Verfügung gestellt.

— Die **bayerischen Staatsbahnen vereinnahmten** im Monat September d. J. aus dem Personenverkehr 4 555 889 ℳ., aus dem Güterverkehr 8 525 908 ℳ., zusammen 13 081 797 ℳ., d. i. gegen denselben Monat des Vorjahres um 1 042 055 ℳ. mehr; seit Beginn des Jahres bis Ende September betrugen die Einnahmen 99 499 659 ℳ., gegen das Vorjahr mehr um 5 156 747 ℳ. Befördert wurden bei einer Betriebslänge von 5 339 km 2 374 408 Personen und 1 371 947 t Güter; im September 1896 betrug die Betriebslänge 5 284 km und wurden befördert 2 295 383 Personen und 1 278 202 t Güter.

— Nach dem Ausweise für den Monat September d. J. betrug die **Gesammteinnahme bei den pfälzischen Eisenbahnen** 2 451 037 ℳ. gegen 2 226 196 ℳ. im gleichen Monat des Vorjahres, d. i. 224 841 ℳ. mehr im September d. J. Bei einer Betriebslänge von 742 km erbrachte der Personentransport 651 610 (+ 66 501) ℳ. bei einer Frequenz von 989 818 (+ 120 115) Personen. Aus dem Gütertransport wurden 1 408 946 (+ 149 009) ℳ. erzielt bei einer Beförderung von 473 381 510 (+ 37 683 695) kg. Die Einnahme aus dem Kohlentransport betrug 390 480 (+ 9 330) ℳ. bei einer Beförderungsmenge von 164 342 170 (+ 19 197 500) kg. Für die verflossenen 9 Monate des laufenden Jahres stellt sich das Ergebniss wie folgt dar: Gesammteinnahme 19 015 429 (+ 966 834) ℳ. Diese Gesammteinnahme setzt sich zusammen: Personentransport 4 734 309 (+ 349 674) Personen 7 303 521 (+ 685 645) ℳ., Gütertransport 3 804 480 195 (+ 225 035 285) kg 11 011 345 (+ 519 590) ℳ., Kohlentransport 1 314 912 820 (+ 127 698 710) kg 3 269 773 (+ 97 570) ℳ.

— Die Hoffnungen, welche man vor einigen Jahren in den Kreisen der Gasindustrie auf die Verwendung des Gases als Kraft zur Fortbewegung von Bahnen setzte, scheinen sich nicht zu erfüllen. Unter der Aegide der Kontinental-Gasgesellschaft war an ihrem Sitze in **Dessau** eine **Gasbahn** gebaut worden, welche gleichsam als Probe dienen sollte. Jetzt sind nun, wie die „Frankfurter Zeitung" meldet, mit der Aktiengesellschaft Siemens & Halske Verhandlungen im Gange, welche die Umwandlung dieser Gasbahn in eine elektrische zum Gegenstand haben.

— Eine **Probefahrt** wurde vor einigen Tagen **auf der Strecke Traunstein-Freilassing auf Veranlassung des Untersuchungsrichters** am königlichen Landgericht Traunstein mit der gleichen Maschine und dem gleichen Zuge gemacht, der am 21. August d. J. in Freilassing in die Flanke des Zuges von Salzburg nach Reichenhall hineinfuhr. Es handelt sich jedoch nicht speziell darum, dem die Untersuchung führenden Richter Gelegenheit zu geben, sich von der Wirkung der Luftbremse Ueberzeugung zu verschaffen, denn dies hätte auch bei einem fahrplanmässigen Schnellzuge festgestellt werden können, sondern hauptsächlich darum, ob die Bremsapparate und Leitungen der Westinghousebremse des damals von dem betreffenden Lokomotivführer geführten Zuges in Ordnung sich befanden und um dessen Angaben, die Bremse habe im kritischen Moment versagt, zu widerlegen. Es war nämlich gleich nach dem Zusammenstoss in Freilassing nicht nur der Geschwindigkeitsmesser der Maschine versiegelt, sondern auch an allen Apparaten und Leitungen der Westinghousebremse eine Plombe angebracht worden, um den Zustand derselben bei einer Versuchsfahrt feststellen zu können. Der Probezug wurde mit der gleichen Geschwindigkeit wie damals (etwa 80 km in der Stunde) gefahren und mehrmalige Nothbremsung auf dieser Strecke und kurz vor der Einfahrt in Freilassing vorgenommen. Nach dem damaligen Verhalten des Lokomotivführers besteht nämlich berechtigter Anlass zu der Annahme, dass derselbe die zwischen den Stationen Teisendorf und Freilassing erst vor dem Unfall errichtete Haltestelle Niederstrass vergessen, sie bei der Durchfahrt für die Station Teisendorf gehalten und deshalb und unter Unterschätzung der noch zu durchfahrenden Strecke die Geschwindigkeit zu spät gemässigt habe. An der Probefahrt betheiligten sich der königliche Generaldirektionsrath Reisenegger, Referent für Unfälle, die königlichen Bezirks-Maschineningenieure Weiss, Beckers und Fischer und der königliche Offizial Freiherr von Soden. In Traunstein bestieg der Untersuchungsrichter den Zug.

— **Personalnachricht.** Der Betriebs-Bauinspektor tit. Baurath Schneider in Ludwigsburg ist auf die Stelle eines Betriebs-Oberinspektors bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen unter Belassung des Titels und Ranges eines Bauraths befördert worden.

Deutsche Kolonien.

— Von Herrn Geh. Regierungsrath a. D. Schwabe erhalten wir in Angelegenheit des **Eisenbahnbaues in Süd-Westafrika** folgende Zuschrift:

Zur Aufklärung der in Nr. 82 d. Ztg. enthaltenen Kontroverse über die Konzessionsertheilung und den Regiebau der von mir projektirten Bahn Swakopmund-Otyimbingwe-Windhoek dürfte folgende Mittheilung genügen:

Mittelst Schreibens vom 17 Juni d. J. hatte sich die Kolonialabtheilung vorbehaltlich einer näheren Vereinbarung über die Kosten mit meinem Mitte Mai gemachten Vorschlage einverstanden erklärt, auf hälftige Kosten des Reiches und der zu bildenden Gesellschaft die zur Leitung des Bahnbaues bestimmten Beamten nach Süd-Westafrika zur Vornahme der Vorarbeiten für den Bahnbau zu entsenden. Für den letzteren waren bereits von dem Privatbahnkomitee 12 km Oberbau beschafft, welcher in Swakopmund lagerte.

Die Ausreise der Beamten sollte mit dem nächsten am 25. Juli d. J. von Hamburg abgehenden Woermann-Dampfer erfolgen.

Oesterreich-Ungarn.

— Die erste Dekade des Monates Oktober bietet in ihren **Einnahmeausweisen** im ganzen ein recht ungünstiges Bild. Fast ohne Ausnahme werden Mindereinnahmen verzeichnet, die zu theilweise namhaften Ziffern sich erheben. Am markantesten tritt die Ungunst der Verkehrsverhältnisse bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft hervor, wo die Mindereinnahme sich auf 162 000 fl. beläuft; auch die Nordbahn hat ein namhaftes Minus (110 236 fl.), während die garantirte Linie der Nordwestbahn mit einer bescheideneren Mindereinnahme (19 883 fl.) abschliesst. Selbst die Südbahn verzeichnet in der ersten Dekade des Oktober ein Minus von 59 739 fl. Nur die Elbethalbahn hat eine Mehreinnahme (von 15 494 fl.) erzielt. Man wird vielleicht die ungünstigen Ergebnisse der ersten Oktoberdekade speziell den abnormen Wetterunbilden zuschreiben dürfen. Im allgemeinen ist aber der Charakter der Konjunktur so ziemlich unverändert geblieben. Es überwiegt der Import, während der Export, namentlich jener in Getreide, stagnirt. Wie die Dinge derzeit liegen, wird bei der Elbethalbahn, bei der die Differenz schon derzeit keine erhebliche ist (76 480 fl.), das vorjährige Niveau bis zum Jahresschlusse wohl erreicht werden können. Auch bei der Nordbahn werden die Richtigstellungen das Minus (von 328 880 fl.) wahrscheinlich auf eine geringe Ziffer reduziren. Was die Staatseisenbahn-Gesellschaft anbelangt, so beträgt das provisorische Minus unter Berücksichtigung der bis Mai durchgeführten Richtigstellungen 1 032 363 fl. Man kann daher schon heute daran nicht zweifeln, dass das definitive Ergebniss unter allen Umständen hinter jenem des Vorjahres namhaft zurückbleiben werde. Bei der garantirten Linie der Nordwestbahn liegt gleichfalls ein erhebliches Minus (von 510 162 fl.) vor, welches bestenfalls bis zum Jahresschlusse etwas herabgemindert werden könnte. Nur die Südbahn weist noch immer eine provisorische Mehreinnahme von 394 482 fl. aus. Im grossen und ganzen muss man sich zumeist auf grössere oder geringere Ausfälle in dem Nettoergebnisse der Bahnen um so mehr gefasst machen, als, wie wir das schon jüngst hervorgehoben haben, bei den Ausgaben infolge der Elementarereignisse des Sommers — ganz abgesehen von den stetig sich steigernden Personalauslagen — eine namhafte Vermehrung ausser jedem Zweifel steht.

— Den dringenden Anforderungen des gesteigerten Verkehres soll im Einvernehmen der Regierungen Oesterreichs und Bayerns durch eine umfassende **Erweiterung und Umgestaltung** der Anlagen **des Salzburger Bahnhofes** Rechnung getragen werden. Das Projekt ist bereits in Ausarbeitung begriffen und soll im Zusammenhange damit auch die Frage des Baues eines zweiten Geleises auf der Strecke Salzburg-Freilassing gelöst werden. Diese Frage bietet insofern Schwierigkeiten, als auch in Bayern wie in Deutschland der Betrieb von Doppelbahnen ein rechtsseitiger, in Oesterreich dagegen ein linksseitiger ist, somit ein Verwerfen der Geleise an einer geeigneten Stelle stattfinden muss, um den Wechsel in der Fahrtrichtung herbeizuführen.

— **Oesterreichisch-sächsische Bahnanschlüsse.** Im Eisenbahnministerium haben am 27. d. Mts. die Verhandlungen mit den von der königlich sächsischen Regierung entsendeten Delegirten, Geheimrath und Ministerialdirektor im Finanzministerium Meusel und Geheimen Finanzrath Dr. Ritterstädt über einen abzuschliessenden Staatsvertrag begonnen, welcher die Regelung einer Reihe von Eisenbahnanschlüssen an der böhmisch-sächsischen Grenze zum Gegenstande hat. Es handelt sich um die von den Interessenten längst angestrebten Bahnverbindungen Rossbach-Adorf, Friedland-Markersdorf, Nixdorf-Sebnitz, Schluckenau-Sohland und Rumburg-Warnsdorf, letztere als Kleinbahn für den lokalen Personen- und Güterverkehr gedacht. Die sächsischen Bevollmächtigten wurden vor Eröffnung der Konferenz vom Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg empfangen.

— **Eisenbahn Triest-Parenzo-Canfanaro.** Das Detailprojekt für die Theilstrecke Capodistria-Buje ist bereits ausgearbeitet worden. Das Eisenbahnministerium hat angeordnet, dass demnächst die politische Begehungs- und Expropriirungskommission stattzufinden habe. Gleichzeitig wurde die Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Konzession in Kraft tritt.

— **Schienenbestellungen der österreichischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium ist im Begriffe, mit dem österreichischen Schienenkartell (Mitglieder desselben sind die Alpine Montangesellschaft, die Prager Eisen-Industriegesellschaft, das Ternitzer Walzwerk, die Teschener erzherzogliche Kameralverwaltung, die Witkowitzer Gewerkschaft und das Walzwerk der Südbahn) einen Vertrag zu schliessen, welcher die Lieferung des gesammten Schienenbedarfes der Staatsbahnen bis zum Jahre 1902 betrifft. Auch das letztemal erfolgte die Deckung des Schienenbedarfes der Staatsbahnen für einen fünfjährigen Zeitraum. Der Lieferungsvertrag umfasst den gesammten Schienenbedarf der Staatsbahnen, welcher auf 200 000—250 000 Metercentner im Jahre veranschlagt ist. Der Abschluss erfolgte zu etwas höheren Preisen als vor fünf Jahren, wo die Schienenpreise sehr gedrückt waren. Die Preissteigerung ist jedoch keineswegs bedeutend.

— Die am 17. d. Mts. stattgehabte Feier der **Eröffnung des Betriebes der Eisenbahn Cervignano Reichsgrenze-S. Giorgio,** mit welcher eine neue Verbindung zwischen Oesterreich und Italien geschaffen wird, begann mit einer Festfahrt der Vertreter der österreichischen Regierung und der übrigen österreichischen Festtheilnehmer von Monfalcone nach San Giorgio di Nogaro. Die Italiener bereiteten den österreichischen Gästen einen freundlichen Empfang; Monsignore Isola, der Bischof von Portogruaro, von Kerzen tragenden Klerikern umgeben, trat vor und nahm in

Vertretung des Erzbischofs von Udine die kirchliche Einweihung der neuen Bahn vor. Er pries den Oberleiter der Società Veneta, dass er die erste Fahrt ins Nachbarland nicht antreten wollte, ohne Gott dem Herrn die Ehre zu geben, die ihm gebührt, „denn alles, was Menschengeist ersinnt, ist ein Hauch der Gnade Gottes.“ Der Bischof erging sich dann in weiteren Lobsprüchen auf das schöne Italien und den guten österreichischen Nachbar. Er bezeichnete die Eisenbahn als ein neues von Gott gegebenes Mittel, dessen er sich bedient, um zu entfernen das Uebel, um zu verbreiten das Gute, und welches ebenso, wie die Buchdruckerkunst, ein neues Schlachtfeld des Guten gegen das Böse, der Wahrheit gegen die Lüge, des Glaubens gegen den Atheismus eröffnet. Und am Schlusse rief er, der festlich bekränzten Lokomotive zugewendet: „Fahret, fahret bewegliche Boten, und traget schnell dahin, Menschen, Waaren und Ideen!“

Nach der kirchlichen Feier ging es nach Cervignano zurück, woselbst sich die Gesellschaft beim Festmahle vereinigte.

Die Trinksprüche des Rechtsanwalts Pajer, Präsidenten der Friauler Eisenbahn, und des Oberleiters der Veneta galten den Monarchen Italiens und Oesterreichs. Es braucht nicht gesagt zu werden, dass sie mit freudigen Hochrufen aufgenommen wurden. Der Generaldirektor des adriatischen Netzes, Borgnini, ergriff ebenfalls das Wort, um zu versichern, dass er dem neuen Unternehmen, wenngleich dasselbe durchaus nicht im Interesse der adriatischen Bahnen liege, die freundlichste und rührigste Unterstützung angedeihen lassen werde.

Die Eröffnung der neuen Strecke für den allgemeinen Verkehr fand am 18. d. Mts. statt, und verkehren bei sämmtlichen Anschlusszügen direkte Wagen zwischen Monfalcone und Portogruaro. Die Zollrevision findet im Verkehre nach Italien in San Giorgio di Nogaro, im Verkehre von Italien in Cervignano statt.

— Der bilanzmässige **Reservefonds der Südbahn** kann im Sinne der Statuten zur Bestreitung aller jener Ausgaben verwendet werden, welche sich nicht als einfache Betriebsauslagen darstellen, sonach zur Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, Erneuerung des Oberbaues, Rekonstruktion von Kunstbauten usw. Im Sinne dieser statutenmässigen Widmung hat die Verwaltung der Südbahn im Jahre 1889 beschlossen, die ihr aufgetragene Verstärkung der eisernen Brücken dem Reservefonds anzulasten. Dadurch ist dieser Fonds im Laufe der Jahre von 6 881 547 fl. auf 4 483 842 fl. herabgesunken. Das statutenmässige Minimum der Reservefonds ist mit 10 000 000 Francs festgesetzt, was bei dem gegenwärtigen Valutastande einem Betrage von 4 750 000 fl in österreichischer Währung entspricht. Unter dieses Minimum war der Reservefonds Ende 1896 bereits gesunken. Obwohl die Gesellschaft nach den Statuten nicht verpflichtet ist, die Dotirungen wieder aufzunehmen, wenn nicht die Aktionäre zuvor eine 5 % Verzinsung des Aktienkapitals erhalten haben, hat die Verwaltung dennoch der diesjährigen Generalversammlung vorgeschlagen, dem ordentlichen Reservefonds zur Ergänzung auf das statutenmässige Ausmaass 280 000 fl. zuzuweisen. Dem Vernehmen nach soll auch fernerhin das Missverhältniss zwischen den Entnahmen und den Zuweisungen, wie es bezüglich des Reservefonds in den letzten Jahren bestanden hat, ausgeglichen und eine regelmässige Dotirung eingeführt werden. Voraussichtlich dürfte nach dem Beispiel des letzten Jahres jener Rest des Reingewinnes, welcher nach Ausschüttung von 4 Frcs. für die Aktie verbleibt, dem Reservefonds zufliessen.

— Die **Prioritätenkonversion der Südbahn.** Zwischen der Regierung und der Südbahn sollen die Verhandlungen über die Konversion der 5 % Prioritäten nach einer Mittheilung der „Neuen Freien Presse“ im nächsten Monate wieder aufgenommen werden. Die Schwierigkeiten, welche sich in dieser Frage ergaben, sind bis jetzt noch nicht gelöst. Es handelt sich insbesonders (vergl. Nr. 74 d. Ztg.) um die Entscheidung, ob den neuen Titres, welche an Stelle der 5 % Prioritäten ausgegeben werden sollen, die Pupillarsicherheit zuerkannt werden könne oder nicht. Nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen darf die Pupillarsicherheit nur solchen Prioritätsobligationen der Eisenbahnen zuerkannt werden, welche die Staatsgarantie für Verzinsung und Rückzahlung des Kapitals geniessen und trägt die Regierung unter den gegenwärtigen politischen Verhältnissen begreiflicher Weise Bedenken, die Einholung der erforderlichen verfassungsmässigen Genehmigung für eine Uebertragung der Staatsgarantie auf das an Stelle der 5 % Prioritäten auszugebende neue Anleihen in Aussicht zu nehmen.

Eine weitere Schwierigkeit liegt in der Frage der Rangordnung im Eisenbahnbuche. Die 5 % Prioritäten haben ein bevorzugtes Pfandrecht, und da die Konversionsanleihe einen grösseren Nominalbetrag umfassen müsste, so könnte die neue Anleihe nicht ohne weiteres an Stelle der alten 5 % Prioritäten treten.

— In der **Leitung der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen** hat sich ein Wechsel vollzogen. Der bisherige Generalinspektor Rudolph Freiherr von Lilienau ist nach fast 40 jähriger Dienstzeit über sein eigenes Ansuchen in den dauernden Ruhestand versetzt und ihm aus diesem Anlasse eine hohe Auszeichnung verliehen worden. Gleichzeitig wurde der Abtheilungsvorstand des Eisenbahnministeriums und frühere Verkehrsdirektor der Staatsbahnen Ministerialrath Gustav Gerstel zu seinem Nachfolger ernannt. Mit Baron Lilienau scheidet ein Mann aus dem Amte, dem es gegönnt war, ein Menschenalter hindurch in erfolgreicher Weise an der Entwickelung des Eisenbahnwesens in Oesterreich mitzuarbeiten. Er fungirte, um nur die hauptsächlichsten Etappen seiner amtlichen Laufbahn zu erwähnen, als Referent beim Bau der Arlbergbahn und der galizischen Staatsbahnen im Handelsministerium, war später der erste administrative Direktor in der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen und stand schliesslich nahezu ein Dezennium an der Spitze der Generalinspektion, deren innere und äussere Reorganisation zum grössten Theile sein Werk ist. Der Nachfolger des Freiherrn von Lilienau gilt als einer der hervorragendsten Eisenbahnbetriebstechniker Oesterreichs. Derselbe war, nachdem er seine militärische Laufbahn als Hauptmann im Generalstab abgeschlossen hatte, zunächst Bauleiter der Istrianer Staatsbahnen und sohin (1880) Betriebsleiter der Dalmatiner Staatsbahnen. Später stand er an der Spitze der Innsbrucker Betriebsdirektion der Staatsbahnen, und erwarb sich in dieser Stellung besondere Verdienste um die Einrichtung des Betriebes auf der Arlbergstrecke. Dann übernahm er die Leitung der Wiener Staatsbahndirektion und schon nach verhältnissmässig kurzer Zeit erhielt er den Posten eines Verkehrsdirektors bei der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen. Im Eisenbahnministerium bekleidete er eines der wichtigsten Ressorts.

— Das ungarische Amtsblatt verlautbart die **Konzession** für die Vizinalbahnen Szécsány-Számos-Alibunar und Számos-Antalfalva. Bei der Verhandlung des Gesetzentwurfes bezüglich dieser Vizinalbahnen wurde im Abgeordnetenhause von mehreren Abgeordneten Klage über die Art und Weise geführt, wie bei der Verleihung von Konzessionen für Vizinalbahnen vorgegangen wird, und zugleich die Revision des Vizinalbahngesetzes verlangt.

— Am 15. d. Mts. hat die technisch-polizeiliche Prüfung des zweiten Theiles der **Szekler-Bahn**, und zwar der Theilstrecke Csik-Szereda-Ghymes-Szoros (Ghymespass), welche im Sinne der österreichisch-ungarisch-rumänischen Konvention ihre Fortsetzung im Anschluss an die Linie Adjud-Targu-Acna-Moinesti (-Ghymes) der königlich rumänischen Eisenbahn finden wird, stattgefunden. Der in Vertretung des Handelsministers anwesende Präsident der Kommission ertheilte in Anbetracht des Umstandes, dass die Bahn tadellos gebaut ist, die Erlaubniss, dieselbe dem Verkehr zu übergeben.

— Der königlich ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister, wie aus Budapest berichtet wird, den von der Direktion der **Eisenbahn Raab-Oedenburg-Ebenfurth** vorgelegten Tilgungsplan für die Prioritäten III. Emission der genannten Gesellschaft genehmigt. Demgemäss werden die neuen Prioritäten im Nominalbetrage von 3 500 000 fl. Gold innerhalb von 77 Jahren getilgt werden. Der Minister hat ferner gestattet, dass diese Prioritäten zum Minimalkurse von 72 % Berliner Usance verwerthet werden können.

— **Aufhebung der Transportsteuer für die Donauschifffahrt in Ungarn.** Nach dem vom österreichischen Finanzminister eingebrachten Gesetzentwurfe über die Transportsteuer soll bekanntlich die Donauschifffahrt von der neuen Besteuerung befreit bleiben. Wie aus Budapest gemeldet wird, hat die ungarische Regierung einen Gesetzentwurf bereits fertiggestellt, demzufolge die gleichen Bestimmungen auch in Ungarn Anwendung finden sollen. Die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft erfährt hierdurch eine wesentliche Entlastung, da sie z. B. im Vorjahre etwa 270,000 fl. an Transportsteuer an den ungarischen Staat entrichtet hat, die sie in der Folge ersparen würde.

— Die Aktien der **Prager Tramway**, welche sich im Besitze der Gruppe Otlet (Gründer der Prager Tramway) befinden, sind in das Eigenthum eines belgisch-deutschen Konsortiums übergegangen, welchem zwei Berliner Institute angehören. Dieses Konsortium strebt die Umwandlung der Tramway in ein elektrisches Unternehmen an und will dasselbe dann an die Prager Kommune verkaufen. Eventuell ist das Prager Konsortium bereit, die elektrische Bahn von der Stadtgemeinde zu pachten.

— **Zum Jubiläum der Firma Siemens & Halske.** Die Firma Siemens & Halske wurde anlässlich des fünfzigjährigen

Jubiläums ihres Bestandes auch von den Kondukteuren und Expeditoren der Wiener Tramwaygesellschaft durch eine Adresse beglückwünscht. Die genannte Firma hat nun an die erwähnten Bediensteten ein Dankschreiben übersendet, das in den Etablissements der Tramway affichirt ist und in dem es unter anderem heisst: „Wir versichern Ihnen, dass wir unseren Einfluss bei der Verwaltung der Wiener Tramway gern benützen wollen, um auch hier jenes gute, auf Gegenseitigkeit beruhende Einvernehmen zu erzielen, welches gelegentlich der Jubelfeier unserer Firma seitens der Beamten und Arbeiter von Siemens & Halske bekundet und zum Ausdruck gebracht wurde. Wir erblicken in Ihrer Beglückwünschung den besten Beweis dafür, dass wir bei unserem ernsten und ehrlichen Bestreben, die Wiener Tramway zu einem den Wünschen der Bevölkerung entsprechenden, auf der Höhe der Zeit stehenden, mit den vollkommensten technischen Einrichtungen auszustattenden Verkehrsmittel zu machen, auf Ihre Unterstützung rechnen können. Wir setzen voraus, dass auch Sie bereit sind, nach dieser Richtung hin unentwegt mitwirken zu wollen zur gesunden, gedeihlichen und kräftigen Entwickelung des Verkehrs in Wien.“

Rumänien.

— Mit der Annahme des **Bahnbrückenplans Turnseverin-Kladova** durch den serbischen Ministerrath (vergl. Nr. 80 S. 766 d. Ztg.) ist ein wesentlicher Schritt zur Herstellung einer unmittelbaren Verbindung zwischen der bei Kladova an das rechte Donauufer zu führenden Timokbahn und dem bei Turnseverin das linke Donauufer berührenden rumänischen Schienennetze gethan worden. Wenn Serbien die auf seinen Theil fallenden Baukosten sichert, können alsbald die vorbereitenden Arbeiten für den Bau dieser zweiten grossen Brücke über die untere Donau begonnen werden. Mit dieser Brücke würde gleichzeitig die schon seit Jahren beschlossene Eisenbahnverbindung zum Rothenthurmpass eine erhöhte verkehrspolitische Wichtigkeit erlangen. Der kürzeste Weg aus Siebenbürgen nach Saloniki und Konstantinopel würde dann über den Rothenthurmpass gehen. Die rumänische Regierung wird bereits in einer der ersten Parlamentssitzungen der Periode 1897/98 den Kammern eine Kreditvorlage für den Bau der Strecke Curtea und Argesch-Rothenthurmpass vorlegen, die nach den neuesten Abmachungen im Herbst 1899 eröffnet werden muss. Bekanntlich hat Ungarn seine von Hermannstadt zum Rothenthurmpasse führende Theilstrecke bereits fertig gestellt, ebenso die Verbindung der ostsiebenbürgischen Bahnen mit dem Ghymespass, während Rumänien den Ausbau der nur kleinen Strecke vom Ghymespasse bis nach Ocna im Distrikt Bacau bis zum nächsten Herbst zu vollenden sich verpflichtet hat. Sowohl die Bahn über den Ghymespass, wie auch die über den Rothenthurmpass werden, von ihrer sonstigen Bedeutung ganz abgesehen, zu den an landschaftlichen Schönheiten reichsten Bahnlinien Europas gehören.

Vereins-Ausland.

— Im Folkething kündigte der dänische Minister des Innern, Bardenfleth, an, dass in der nächsten Zeit voraussichtlich viel **Aufwendungen zu neuen Eisenbahnen, Bahnhofserweiterungen, neuen Doppelgeleisen, Material usw.** zu machen sein würden. Auch sei die Zeit nicht mehr fern, wo man zur Errichtung einer Dampffährenverbindung zwischen Gjedser und Warnemünde schreiten müsse. Für diese wird der Minister sicher williges Ohr im Reichstag finden, denn in Dänemark besteht allgemein der Wunsch, dass diese Angelegenheit beschleunigt werde, um durch Verbesserung dieses deutschen Verkehrsweges in wirksamer Weise der Konkurrenz der neuen Linie Sassnitz-Trelleborg zu begegnen. Die dänischen Fähren haben sich so ausgezeichnet bewährt und so zur Hebung und Erleichterung namentlich des Güterverkehrs beigetragen, dass die Einführung einer Dampffähre zwischen Warnemünde und Gjedser freudig begrüsst werden wird. Dass man auch auf deutscher Seite die Nothwendigkeit einer Verbesserung dieses wichtigen Verkehrsweges einsieht, zeigt der neuliche Besuch von Vertretern der mecklenburgischen Staatsbahn und Rostocks in Kopenhagen.

— Die radikale „Lausanner Revue“, das Organ der Waadtländischen Regierung, erklärt, das bekannte Anerbieten der schweizer Bankinstitute, betreffend die **Ausführung des Simplondurchstichs**, habe keine Aussicht, in der Aktionärversammlung der Jura-Simplonbahn, in der der Bund das entschiedene Uebergewicht besitze, angenommen zu werden.

— Nirgends ist das **Dampfstrassenbahnwesen** so entwickelt wie in **Italien**. Italien besass im Jahre 1896 neben 14 160 km normalspurigen und 1 270 km schmalspurigen Eisenbahnen noch 2 850 km Dampfstrassenbahnen mit äusserst einfachen Einrichtungen, zum allergrössten Theil im Norden. Diese Dampfstrassenbahnen befahren fast überall schon vorhandene Fahrstrassen und haben sich besonders in dem Thale des Po, wo schöne Strassen im Ueberfluss vorhanden sind, ausgedehnt. Nach dem neuesten Bericht des österreichisch-ungarischen Konsulats in Mailand beläuft sich der Kostenaufwand einschliesslich des Fahrbedarfs auf 35 000 L. für das Kilometer, für das ganze Netz auf ungefähr 130 Millionen Lire. Im Vergleich mit den Betriebsergebnissen der schmalspurigen Bahnen sind diejenigen der Dampfstrassenbahnen sehr günstig. Das Durchschnittserträgniss der schmalspurigen Bahnen belief sich im Jahre 1895/96 auf 5 000 L., das Durchschnittserträgniss der Dampfstrassenbahnen dagegen auf 5 800 L. für Jahr und Kilometer. Der Rohertrag der Dampfstrassenbahnen deckt die entsprechenden Betriebskosten selbst bei den Linien, welche den geringsten Verkehr aufweisen, sodass finanziell betrachtet die Dampfstrassenbahnen viel einträglicher sind als normalspurige Eisenbahnlinien mit geringem Verkehr. Zwar stehen die Dampfstrassenbahnen an Bequemlichkeit und Schnelligkeit zurück, aber sie sind nicht für lange Strecken berechnet, die Fahrpreise stellen sich billiger und ausserdem bieten sie einen viel grösseren täglichen Zugverkehr. In vielen Gegenden wird die Errichtung neuer ähnlicher Verkehrsmittel dringend gewünscht.

— Bei der von der italienischen Mittelmeerbahn-Gesellschaft ausgeschriebenen internationalen Verdingung zur **Beschaffung von 500 Güterwagen** wurde der Auftrag italienischen Fabriken übertragen, da dieselben den ausländischen Wettbewerb um 20 % unterboten.

— Wie die „Petersb. Handels- und Industrie-Ztg.“ meldet hat die Direktion der finnländischen Eisenbahnen ihre Zustimmung zur Herstellung einer **direkten Eisenbahnverbindung zwischen Finnland und Deutschland** gegeben. Die Züge werden über Petersburg nach den Grenzstationen Wirballen, Alexandrowo, Mlawa und Sosnowice geleitet werden. („Berl. B.-Ztg.“)

— Von einer privaten und gewöhnlich gutunterrichteten Seite hat der Wiener Korrespondent der „Times“ folgende Mittheilungen über die grosse **sibirische Eisenbahn** erhalten: Die Bahn wird stets eine schwere Last für den russischen Staatsschatz sein, denn die Produkte Sibiriens, wie Getreide und Holz, brauchen niedrige Frachtsätze, wenn sie mit Vortheil ausgeführt werden sollen. Wenn es sich schon als unprofitabel erwiesen hat, in den Wolgaprovinzen Getreide zum Export nach Europa zu bauen, so wird dies noch viel mehr von dem weiter gelegenen Sibirien gelten. Ein Vergleich mit den durch Kanada und den Vereinigten Staaten von Amerika gebauten Bahnen ist unzulässig, da jene Gegenden vermittelst der Bahn schnell bevölkert werden konnten und zwar hauptsächlich durch Fremde, während die Bevölkerung in Russland spärlich und die russische Regierung nicht geneigt ist, Fremde zur Ansiedelung in Sibirien heranzuziehen. Manche der schon geplanten Strecken der Bahn, so z. B. in den Thälern des Amur und des Schilka, sind durch Fluthen zerstört worden und müssen neu gebaut werden. Die Kontrole über die Ausgaben scheine viel zu wünschen übrig zu lassen. Man hat sich gewundert, dass eine fremde Firma vier- oder fünfmal dieselben Bestellungen für verschiedene Eisenbahnmaterialien erhalten hatte, bis sich herausstellte, dass die Fuhrleute auf den schlechten und weiten Wegen einen Theil ihrer Waaren von den Schlitten in den Schnee geworfen hatten, um die Last zu erleichtern, und als ein Herr zu Ende des Winters bei der Schneeschmelze den Weg befuhr, fand er längs demselben eine Menge werthvollen Materials, das weggeworfen war. So weit die Mittheilungen des Engländers, die sich nur schwer kontroliren lassen. Selbstverständlich ist es nicht leicht, von Petersburg aus die Beamten und Bauern in dem fernen Sibirien in gehöriger Weise zu beaufsichtigen, sonst würde der energische und umsichtige Minister der Verkehrsanstalten, Fürst Chilkow, schon Ordnung schaffen. („Frankf. Ztg.“)

— Das „Board of Trade“ hat in einer von der bisherigen abweichenden Form die statistischen Ausweise über die **auf den grossbritannischen Eisenbahnen im Jahre 1896 vorgekommenen Eisenbahnunfälle** veröffentlicht und enthalten diese Aufzeichnungen folgende wesentliche Daten. Bei einem Stande von insgesammt 465 112 Bediensteten und einem Netze von 33 648 km betrug die Zahl der Getödteten 583 und die der Verletzten 6 534, während von Reisenden und anderen Personen 93, bezw. 468 getödtet und 1 586, bezw. 305 verletzt worden sind, so dass demnach die Gesammtzahl aller Tödtungen 1 144, die aller Verletzungen 8 425 betragen hat. Hiervon sind bei Zug-

unfällen sowie durch Ueberfahren mit Eisenbahnfahrzeugen 1 008 Personen getödtet und 5 877 verletzt worden, so dass durchschnittlich per Tag 2,754 Tödtungen und 16 057 Verletzungen vorgekommen sind. Die übrigen 136 Tödtungen und 2 548 Verletzungen haben sich theils bei Verrichtungen im Eisenbahndienste, wie beim Verschieben, beim Ver- und Entkuppeln, bei Reparaturen von Fahrbetriebsmitteln, theils aus verschiedenen in den vorher genannten nicht enthaltenen Ursachen ereignet. Ausserdem sind noch 85 Tödtungen und 11 002 Verletzungen zu verzeichnen, die nicht durch rollende Fahrbetriebsmittel, sondern bei mit dem Eisenbahndienste im Zusammenhange stehenden Arbeiten (besonders in den Werkstätten und Heizhäusern) geschehen sind.

Zugunfälle verschiedener Art (Zusammenstösse, Entgleisungen, Wechselaufschneidungen usw.) sind im Jahre 1896 in 438 Fällen gegen 356 im Jahre 1895 vorgekommen, während Beschädigungen an Fahrbetriebsmitteln und am Oberbau in 982 gegen 1 007 Fällen eingetreten sind. Von den letzteren entfielen die meisten, nämlich 433 (gegen 454) auf Tyresbrüche, 302 (gegen 314) auf Schienenbrüche und 183 (gegen 188) auf Achsbrüche, während Kesselexplosionen nur einmal, wie im Jahre 1895, vorgekommen sind. Die Tyresbrüche vertheilen sich auf Lokomotiven mit 18, Tender mit 8, Personenwagen mit 5, Lastwagen mit 98 und in den Fahrpark eingereihte Privatwagen mit 304 Fällen. Im Jahre 1896 sind keine Beschädigungen an Bremseinrichtungen sowie an Tunneln, Brücken oder Viadukten eingetreten.

— Ueber **Sicherheitsvorkehrungen**, welche bei jeder Reise der **Königin von England** getroffen werden, berichten die „Deutschen Verkehrsblätter“ folgendes:

Vor jeder Reise, ganz gleichgültig, wie gering die Entfernung sein mag, werden die Maschine und der Tender, welche für den Zug bestimmt sind, von dem Vorsteher der „Oberaufsichtsabtheilung für Lokomotiven“ auf das Sorgsamste und Genaueste geprüft. Dem Zug selbst geht wärend der Fahrt eine Pilotmaschine voraus; aller Güterverkehr auf der Strecke, welche der königliche Sonderzug passirt, ist aufgehoben und die ganze Linie wird durch Sicherheitsrelais bewacht. Der Lokomotivführer erhält, obwohl er die Strecken meist schon längst kennt, die ausführlichste Instruktion. Auch nur eine geringfügigste Missachtung oder Vernachlässigung dieser Instruktion hiesse die augenblickliche Entlassung herausfordern. Ausserdem erhält noch jeder den Zug begleitende Beamte eine besondere gedruckte Instruktion, und es ist streng untersagt, Informationen an Dritte in Bezug auf die getroffenen Anordnungen zu geben. Es ist ein vielverbreiteter Irrthum, dass der Sonderzug der Königin schneller fahre als andere Züge. Im Gegentheil, es besteht eine Verordnung, welche den ein für allemal gegebenen Befehl enthält, dass die Geschwindigkeit des Zuges 40 englische Meilen in der Stunde nicht überschreiten darf. Gewöhnlich bleibt dieselbe noch unter dieser mässigen Maximalgrenze. Diese letztere Verordnung hat indessen nur Gültigkeit, wenn die Königin Viktoria selbst den Zug benutzt. Der Prinz von Wales liebt es, dass so rasch wie nur angängig gefahren wird. Diesem Wunsche wird denn auch in der Regel bestmöglich Rechnung getragen. Ist die Schnelligkeit des Zuges einmal eine etwas geringere, so muss dem Prinzen stets der Grund hierfür mitgetheilt werden.

Wenn eine Gefahr befürchtet wird, so werden die Vorsichtsmaassregeln verdoppelt. So wurde beispielsweise im Jubiläumsjahre 1897, in welchem man ein Dynamitattentat befürchtete, jedes Stückchen Kohle, das zur Verwendung gelangte, in Gegenwart eines Beamten in kleine Stückchen zerschlagen, ehe es auf den Tender gelangte, und das Innere des Kessels wurde jedesmal sorgsam geprüft und abgekratzt. Die Veranlassung war natürlich in beiden Fällen dieselbe: die Einführung von Explosivstoffen zu verhindern.

— Trotz des ablehnenden Verhaltens der englischen Regierung findet der Plan eines **irischen Tunnels** noch immer Anhänger. Einer der Projektanten, Baines Barton, hat in einer zu Edinburg stattgefundenen Versammlung von Bergwerksingenieuren seine Pläne näher beschrieben. Der Tunnel sollte zwischen der Insel Mayn auf der irischen Küste der Grafschaft Untrim und der Mull of Gallway in Schottland konstruirt, mit einem Kostenaufwande von 8 500 000 £ in etwa 10 bis 12 Jahren hergestellt werden können und auf einem gewissen Punkte 500 Fuss unter der Meeresoberfläche laufen. Die präliminären Bohrungen und Sondirungen würden eine Auslage von 15 000 £ verursachen, die, da die Regierung sich ablehnend verhält, unter den, wie es heisst, zahl- und einflussreichen Förderern des Projekts aufzubringen wären. Erwiesen nun auch solche Vorarbeiten und der eine weitere Auslage von etwa 200 000 £ verursachende Bau eines Schachtes die Möglichkeit der Ausführung überhaupt, so wäre dennoch erst darzuthun, ob der kommerzielle Nutzen eines derartigen Tunnels im Verhältnisse zu den grossen Anlagekosten stünde.

— Die Wagenbaukompagnien der Vereinigten Staaten von Nordamerika beabsichtigen, wie die „Oe. E.-Ztg.“ mittheilt, zusammenzugehen, um einen **Salonwagen für den Präsidenten der Vereinigten Staaten** zu bauen, der bezüglich seiner Ausstattung, Vollständigkeit und Eleganz alles übertreffen soll, was bisher in dieser Richtung geleistet wurde. Der Wagen wird eine völlige Ausstellung dessen sein, was die Wagenbautechnik leistet und soll von den Wagenbaukompagnien der Nation zum Geschenk gemacht werden, zur persönlichen Benutzung der Präsidenten der Vereinigten Staaten. Die Pläne und Zeichnungen werden unter Ueberwachung eines Komitees von 25 namhaften Wagenbaumeistern unter Zuziehung der Betriebsingenieure der verschiedenen Gesellschaften hergestellt, sodass der Wagen als Resultat der vereinten Bemühungen der amerikanischen Wagenbaufachleute anzusehen ist. Viele Firmen haben sich bereit erklärt, Gratislieferungen an Material zu leisten.

— Die in **Formosa** zu bauenden **Eisenbahnen** scheinen durchaus keine glänzenden Aussichten zu haben. Selbst diejenigen Linien, die die Hauptorte der Insel miteinander verbinden sollen, werden nach den günstigsten Schätzungen nach 8 Jahren höchstens 4 % abwerfen. Das japanische Privatkapital ist unter diesen Umständen begreiflicherweise sehr zurückhaltend. Selbst das wiederholte Versprechen der Regierung, bei dem Bau strategisch wichtiger Strecken eine vorläufige Zinsbürgschaft zu übernehmen, hat bisher nicht viel geholfen. So wird sich die Regierung wohl schliesslich dazu bequemen müssen, die meisten Bahnen selbst zu bauen. Die Hauptschwierigkeit liegt in den eigenartigen physikalischen Verhältnissen Formosas. Von dem mächtigen Gebirge im Innern kommen nämlich zahllose kleine Flüsse herunter, die im Winter ganz unbedeutend sind, aber im Sommer während der tropischen Regengüsse in wenigen Tagen zu gewaltigen und reissenden Strömen anschwellen. Die Anlage jeder längern Eisenbahnlinie wird deshalb im Verhältniss zu dem geringen Verkehr, der zu erwarten ist, sehr viel kosten.

Allgemeines.

— Mit einem **automatischen Warnungssignale** bei **Eisenbahnübersetzungen** werden seit einiger Zeit nach dem neuesten Bericht des österreichisch-ungarischen Konsulats in Liverpool von der Great Northern Railway Company Versuche angestellt. Wenn ein Zug sich bis auf 1¼ englische Meile einer solchen Uebersetzung nähert, bewegt das Gewicht der über einen gewissen Punkt passirenden Maschine eine mechanische Vorrichtung, die eine bei der Uebersetzung angebrachte Glocke so lange in Bewegung setzt, bis der Zug erstere passirt hat. Bis jetzt soll diese Vorrichtung bei einer sehr gefährlichen Stelle der Hatfield- und Luton-Zweiglinie vollkommen entsprochen haben, und gehe man, heisst es, mit der Absicht um, selbe auf allen Great Northernlinien einzuführen.

— Mit einem **Motorwagen** von vier Pferdekräften, der mittelst Benzolin getrieben wird und mit Einschluss des Brennstoffes 90 bis 130 kg Gepäck führte, hat Herr Henry Sturmey aus Coventry die 1 496 km lange Reise von der Nordspitze Schottlands, John o'Groats House, bis zur westlichen Spitze Südenglands, Land's End, in der Zeit vom 2. bis zum 19. d. M. zurückgelegt. Er hatte einen Diener bei sich. Die Fahrt, die über mancherlei Hügel und Berge führte, wurde mit einer durchschnittlichen Schnelligkeit von 10 englischen Meilen oder 16 km in der Stunde bei einer täglichen Leistung von 59 bis 138 km vollführt. Es ist die längste Reise dieser Art, die auf den britischen Inseln gemacht worden ist.

— Eine **interessante postalische Neuerung** ist dem „Berliner Lokalanzeiger“ zufolge seit einigen Tagen versuchsweise in New-York eingeführt worden. Es handelt sich um Briefkästen, die auf automatischem Wege die Briefe registriren, die man dort hineinwirft. Jede solchen Kästen anvertraute Sendung wird sofort markirt, und der Absender empfängt einen Bestätigungszettel, auf welchem Datum und Signatur des Postdirektors zu sehen sind. Die drei mit der Neuerung erprobten Kästen haben bisher tadellos funktionirt. Die Erfindung soll einen portugiesischen Grafen zum Urheber haben.

— Nach Umfrage der statistischen Vereinigung der Rohzuckerindustrie wird die **Rohzuckererzeugung der 3 Hauptländer Europas** im Jahre 1897 im Vergleich zu dem Vorjahre wie folgt geschätzt: Deutschland (einschliesslich Melassezucker) 1 790 000 t gegen 1 821 000 t im Jahre 1896; Oesterreich-Ungarn 822 000 t gegen 927 000 t im Vorjahre; Frankreich 751 000 t gegen 703 400 t im Vorjahre; zusammen 3 363 000 t gegen 3 451 400 t im Jahre 1896.

Amtliche Bekanntmachungen.

1 Berichtigungen

Triest - Fiume - norddeutscher Eisenbahnverband. (Berichtigung des Nachtrages III zum Verbands-Gütertarif Theil II.) Die Eingangsbestimmungen auf Seite 3 des vom 1. Oktober 1897 gültigen Nachtrages III haben richtig zu lauten:

Die bisherigen Tariftabellen auf den Seiten 17 bis inklusive 26 des Tarifes, sowie Punkt V aus Nachtrag I und Punkt III aus Nachtrag II werden hierdurch ausser Wirksamkeit gesetzt. Desgleichen sind etc. etc.

Wien, am 16. Oktober 1897. (2373)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Personen-Haltepunktes Klein-Germersleben Am 1. November d. J. wird der an der Bahnstrecke Blumenberg - Stassfurt zwischen den Stationen Blumenberg und Etgersleben neuerrichtete Haltepunkt Klein-Germersleben für den Personenverkehr eröffnet werden. Privatdepeschen-Verkehr sowie die Abfertigung von Gepäck finden nicht statt. Auf dem Haltepunkte zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt.

Magdeburg, den 19. Okt. 1897. (2374)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Station Essen K. M. für den Wagenladungs-Güterverkehr. Am 1. November d. J. wird der Bahnhof Essen K. M. unseres Bezirks für die Dauer des Umbaues der Station Essen (Hauptbhf.) für die Abfertigung von Frachtgut in Wagenladungen — ausgenommen Fahrzeuge und Sprengstoffe — eröffnet.

Während dieser Zeit kommen im Verkehr mit Essen K. M. die jeweilig niedrigeren (Wagenladungs-) Frachtsätze der Station Essen (Hauptbhf.) oder Essen Nord in Anwendung.

Für die in Essen K. M. abzweigenden Anschlussgeleise bleibt nach wie vor der Tarif der Station Altenessen maassgebend.

Essen, den 21. Oktober 1897. (2375)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November d. J. wird die an der Strecke Breslau-Mittelwalde zwischen den Stationen Wäldchen und Strehlen gelegene Haltestelle Warkotsch für den Personen-, Gepäck-, Wagenladungs-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Die neue Verkehrsstelle wird der Betriebsinspektion Breslau II, der Maschineninspektion Breslau I, der Werkstätteninspektion Breslau I und der Verkehrsinspektion Breslau I unterstellt.

In Warkotsch werden alle dem Personenverkehr dienenden Züge der Strecke Breslau-Mittelwalde, ausgenommen Zug 803, anhalten.

Die Entfernung von Warkotsch nach Wäldchen beträgt 6 km, nach Strehlen 5 km.

Im Güterverkehre mit den Stationen der Tarifgruppe II (Eisenbahndirektions-Bezirke Breslau, Kattowitz und Posen), sowie der übrigen preussischen und der grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen werden bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen der Frachtberechnung die Entfernungen von Wäldchen mit einem Zuschlage von 6 km oder von Strehlen mit einem Zuschlage von 5 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Ueber die Höhe der Frachtsätze für niederschlesische Steinkohlen geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 18. Oktober 1897. (2376)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die an der Strecke Hagenow-Land-Oldesloe gelegene Station „Hagenow-Stadt“ erhält vom 1. November d. J. ab die Bezeichnung „Hagenow.“

Altona, den 19. Oktober 1897. (2377)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Der gesammte Eisenbahn-Zugverkehr wurde auf der Strecke Szegzárd-Báttaszék zufolge anhaltenden Regens und dadurch verursachten Dammrutschungen am 10. Oktober l. J. eingestellt und nach Wiederherstellung der Dammbeschädigungen am 16. Oktober l. J. wieder eröffnet.

Budapest, am 18. Oktober 1897. (2378)
Die Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen.

5. Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Rosen. Mit dem 1. November d. J. wird die an der Strecke Grottkau-Strehlen zwischen Giersdorf und Prieborn gelegene Haltestelle Rosen für den gesammten Viehverkehr eröffnet. Der Frachtberechnung werden die in den Gütertarifen enthaltenen Entfernungen für Rosen zu Grunde gelegt.

Breslau, den 21. Oktober 1897. (2379)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Station Gräben für den Eil- und Frachtstückgutverkehr. Am 1. November d. J. wird die an der Strecke Striegau-Bolkenhain zwischen Striegau und Rohnstock gelegene Station Gräben, welche gegenwärtig nur dem Wagenladungs-Güterverkehr dient, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Breslau, den 21. Oktober 1897. (2380)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr. Im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel und Erfurt, sowie der Arnstadt-Ichtershausener, Eisenberg-Crossener, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn einerseits und Stationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen andererseits werden mit Gültigkeit vom 1. November d. J. in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) „Erze, auch aufbereitete, usw., wie im Spezialtarif III genannt, unter der neuen Ziffer 7 mit den für Erde usw. unter a der Anwendungsbedingungen vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen aufgenommen. Insoweit für einzelne Stationsverbindungen schon billigere Ausnahmefrachtsätze bestehen, bleiben letztere auch weiter in Geltung.

Erfurt, den 20. Oktober 1897. (2381)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 28. Oktober d. J. an wird die Station Differdingen (Prinz Heinrichbahn) für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifs III und ausserdem für Giesserei-Roheisen in den Ausnahmetarif 11 Heft Nr. 4 (ausgenommen den Verkehr nach Görlitz) einbezogen.

Der Frachtberechnung sind für Güter des Spezialtarifs III die Sätze für Esch (Reichsbahn) zuzüglich 0,09 *M.* für 100 kg und für Giesserei-Roheisen nach Gröditz, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau, Riesa und Zittau die Sätze des Ausnahmetarifs 11 von Esch (Reichsbahn) zuzüglich 0,079 *M.* für 100 kg zu Grunde zu legen.

Dresden, am 22. Oktober 1897. (2382)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. November d. J. tritt für die Beförderung von Gütern zwischen den Stationen Danzig, Neufahrwasser usw. und Stationen der Warschauer Eisenbahnen ein direkter Tarif in Kraft. Druckstücke desselben sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, am 23. Oktober 1897. (2383)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom Waldenburger und Neuroder Kohlenbezirke nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin (preuss. Staatsbahngruppe III) etc. tritt mit dem 1. November d. J. ein Nachtrag 1 in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die Neubaustrecke Stettin-Jasenitz und einige andere Stationen des Direktionsbezirks Stettin enthält.

Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 16. Oktober 1897. (2384)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag III zum Tarife vom 1. November 1896 in Kraft. Er enthält im wesentlichen abgeänderte und neue Frachtsätze für Stationen der Direktionsbezirke Erfurt und Halle der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn, der Nebenbahn Teuplitz-Sommerfeld und für die Verladestelle Paredl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 18. Oktober 1897. (2385)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird die zwischen Grünau und Königs-Wusterhausen

der Strecke Berlin, Görlitzer Bahnhof-Königs-Wusterhausen gelegene Station Zeuthen des Direktionsbezirks Berlin in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 18. Oktober 1897. (2386)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. November d. J. kommt zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag 5 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für neu in den Verkehr einbezogene Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Halle, Erfurt und der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, anderweite ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen, sowie Aenderungen und Ergänzungen von Ausnahmetarifen.

Der Nachtrag ist von den Verbandsstationen zu beziehen.

Hannover, den 21. Oktober 1897. (2387)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil II a Heft 8 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den Eisenbahn-Direktionsbezirken Köln und St. Johann-Saarbrücken) tritt am 1. November d. J. der Nachtrag III in Kraft. (Gratis.)

Strassburg, den 17. Oktober 1897. (2388)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. Mit Geltung vom 1. November 1897 erhält die auf Seite 54 des Nachtrags V zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I enthaltene Position „Theerwasser (Theer oder Kiengalle)" des Spezialtarifs II den Zusatz: „unmittelbares Roherzeugniss der Kientheerschwelerei."

Berlin, den 18. Oktober 1897. (2389)
Namens sämmtlicher deutscher Eisenbahnverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab gelangt im Tarif, Theil II, Heft 1, für den oben bezeichneten Verband unter den für den Ausnahmetarif Nr. 22 geltenden Bedingungen für rohe Kalksteine von Setzdorf k. k. Staatsbahn nach Saarau der direkte Frachtsatz von 36 ₰ zur Einführung.

Breslau, den 22. Oktober 1897. (2390)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. November 1897 ab wird in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) des hanseatisch-ostdeutschen Verbands-Gütertarifs unter Ziffer 8 der Artikel „Erze, auch aufbereitete usw. wie im Spezialtarif III genannt" mit den für Erde usw. unter a der Anwendungsbedingungen vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen aufgenommen. — Die Maassnahme hat jedoch nicht für den ganzen Verbandsverkehr Geltung, sondern nur für den Verkehr zwischen den Stationen der mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Kiel-Eckernförde-Flensburger, Altona-Kaltenkirchener, Wittenberge-Perleberger, Neubrandenburg-Friedländer und mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn einerseits und den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Kattowitz, Königsberg, Posen und Stettin sowie der ostpreussischen Südbahn, der Marienburg-Mlawkaer, Altdamm-Colberger, Greifswald-Grimmener, Breslau-Warschauer und Militär-Eisenbahn andererseits.

Berlin, den 20. Oktober 1897. (2391)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. November d. J. tritt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 1 in Kraft, welcher Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Aerzen, Gross-Berkel, Klein-Berkel und Griessem sowie anderweite, theilweise gekürzte Entfernungen für die Stationen Barntrup, Bega, Dörentrup und Farmbeck, neben sonstigen Aenderungen des Haupttarifs, enthält.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 21. Oktober 1897. (2392)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) In der Tarifirung von Graphit und Graphiterde sind Aenderungen eingetreten. Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Strassburg, den 19. Oktober 1897. (2393)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Am 1. November d. J. treten Frachtsätze der Ausnahmetarife für Eisen des Spezialtarifs II (einschliesslich Eisenbahnschienen) und für Roheisen von der Station Rheinhausen des Direktionsbezirks Köln nach den in die Eisen-Ausnahmetarife aufgenommenen Stationen der südwestdeutschen Bahnen in Kraft.

Das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung ertheilt Auskunft.

Köln, den 23. Oktober 1897. (2394)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil II a Heft 3 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den königlich bayerischen Staatseisenbahnen) tritt am 15. November d. J. der Nachtrag III in Kraft. (Gratis.)

Strassburg, den 19. Oktober 1897. (2395)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband. (Einführung von Frachtsätzen für Bier von München nach Constanta port transito und für leer retourgehende Fässer in umgekehrter Richtung.) Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1898, gelangen die nachstehenden Frachtsätze zur Einführung:

a) für Bier bei Aufgabe à 10 t rücksichtlich

München C. B. - Constanta port transito	818 Cts.	pro 100 kg
„ Ostbahnhof - „ „ „	816 „	
„ Südbahnhof - „ „ „	817 „	

b) für leer retourgehende Fässer

1. bei Aufgabe in Mengen unter 1 000 kg

Constanta transito - München C. B.	962 Cts.	pro 100 kg
„ „ - „ Ostbahnhof	956 „	
„ „ - „ Südbahnhof	958 „	

2. bei Aufgabe von mindestens 1 000 kg

Constanta transito - München C. B.	841 Cts.	pro 100 kg
„ „ - „ Ostbahnhof	838 „	
„ „ - „ Südbahnhof	839 „	

Die vorbezifferten Frachtsätze ad a) und b) finden im Rückvergütungswege Anwendung.

c) für leer retourgehende Fässer

1. bei Aufgabe in Mengen unter 1 000 kg

Constanta loco - München C. B.	1 070 Cts.	pro 100 kg
„ „ - „ Ostbahnhof	1 064 „	
„ „ - „ Südbahnhof	1 066 „	

2. bei Aufgabe von mindestens 1 000 kg

Constanta loco - München C. B.	840 Cts.	pro 100 kg
„ „ - „ Ostbahnhof	837 „	
„ „ - „ Südbahnhof	838 „	

Die Frachtsätze ad c) finden im Kartirungswege Anwendung.

Die vorstehenden, im Rückvergütungswege gültigen Frachtsätze gelangen nur für solche Sendungen zur Anwendung, welche mit Schiff eingetroffen sind oder von Constanta transito mit Schiff weiterbefördert werden. Die Anwendung der Frachtsätze im Rückvergütungswege kann nur bezüglich solcher Sendungen beansprucht werden, deren Abfertigung nach dem direkten rumänisch-süddeutschen Tarife vom 1. Juni 1895 erfolgt ist.

Die Frachtdifferenz zwischen dem direkten Tarife und den vorstehenden Frachtsätzen wird erstattet, sobald der Frachtbrief-Adressat den Nachweis erbringt, dass die per Bahn verfrachtete Sendung per Schiff weiterverfrachtet bezw. in der vorbezeichneten Hafenstation per Schiff eingetroffen ist. Zu diesem Zwecke sind die folgenden Papiere vorzulegen:

a) der Original-Frachtbrief für den Bahntransport,
b) der Original-Schiffs-Frachtbrief bez. das Original (Schiffs-) Aufgabs-Rezepisse oder das Original-Conoissement, welches die zur Identifizirung der Sendung erforderlichen genauen Angaben enthalten muss,
c) die seitens der rumänischen Zollbehörde ausgestellten Transit-Zolldokumente.

Das mit den vorbezeichneten Papieren belegte Frachterstattungs-Gesuch ist binnen 2 Monaten nach Beendigung des Bahntransports bei der Verwaltung der Empfangsbahn einzureichen, welche nach Richtigbefund die Auszahlung des tarifmässigen Differenzbetrags verfügt. Nach Ablauf dieser Frist wird eine Rückvergütung nicht geleistet.

Wien, am 22. Oktober 1897. (2396)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Forts. der Amtlich. Bekanntm. S. VII.

Nr. 20. Jahrgang 1897. Berlin, am 27. Oktober 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Oktober Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	1	Fass	leer	?	1	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
2	A II	—	3	Kolli	Eisentheile	—	2	Frkfrt. a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankft. a/M.	
3	A A	5056	1	Kiste	Eisenwaaren	62	3	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
4	A B	I	1	Fass	leer	30	4	Mühlheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	ohne Deckel
5	A H	43	1	—	1. Senffässchen	5	5	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
6	A A	—	1	—	grosser Holzkoffer	cr. 100	6	Kleinen	Meckl. Friedr. Franzb.	
7	A M	—	1	Korb	Pflaumen	14	7	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
8	A N	8916	1	Kiste	?	62	8	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Feldkirch.
9	A R	4	1	Kiste	?	22	9	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
10	A S	—	1	Korb	?	56	10	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
11	A W	91	1	—	hölz. Bettrahmen	14,5	11	Bremen	K. E.-D. Hannover	
12	B	1	1	Tonne	leer	14	12	„	„	
13	B	7901 / 7991 a	2	Kisten	leer	54	13	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
14	B	697/8	2	Fässer	Porzellanknöpfe für elektr. Schellen	97	14	Gevelsberg-Haute	„	
15	B	8139	1	Kollo	Kinderschuhe	4	15	Danzig	K. E.-D. Danzig	
16	B B	515	1	Korb	leer	6	16	Mannheim	Badische Stsb.	
17	B B / B	—	4	—	leere Korbkannen	35	17	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Alzey-Mainz bezettelt.
18	B L	330	1	Fass	Petroleum	188	18	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
19	B & N	1617	1	Ballen	Papier	13	19	Bremen	K. E.-D. Hannover	
20	B & N	1625	1	„	Buntpapier	25	20	„	„	
21	B O	—	1	Bund	Bandeisen	50	21	Neustettin	K. E.-D. Danzig	beschr.: Bremerhafen-Berlin.
22	C C & Co	318	1	Korb	frische Fische	78	22	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
23	C G	2	1	Sack	leere Säcke	13,5	23	Wilhelmshöhe	K. E.-D. Cassel	
24	C K	757	1	Kiste	?	71	24	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
25	C K	3576	1	Fass	gefüllt	58	25	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
26	C K & Co	8697	1	Kiste	Gläser u. Bierseidel	38	26	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
27	C L	4948	1	Korb	Blechflaschen mit Lack	60	27	Neustadt i/M.	Meckl. Friedr. Franzb.	
28	C R	6984	1	„	Wein (?)	19	28	Gr.-Wüstenfelde		Frankfurt a/M-Mainz bezettelt.
29	C W	100	1	Sack	Gyps	50	29	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
30	D	—	2	Kolli	Ofenfüsse	—	30	Giessen	K. E.-D. Frankft. a/M.	
31	D	—	8	Tafeln	Zinkblech	—	31	Coburg	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Coburg.
32	D A G	56	1	Kiste	Chokolade	19	32	Bremen	K. E.-D. Hannover	
33	D H	4794	1	„	Oel	18	33	Lüneburg	„	beklebt: Eberbach-Hagenow
34	D M G	7124/26	3	Kisten	?	1128	34	Hagenow	K. E.-D. Altona	
35	D R	2404/5	2	Pack	Papier	50	35	Köln G.	K. E.-D. Köln	
36	E	20	1	Kübel	anscheinend Fett	32	36	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Tann·
37	E C	5079	1	Kiste	gefüllt	—	37	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
38	E H	—	1	Sack	leere Säcke	9	38	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
39	E L	32877	1	Ladung	Thomasmehl	—	39	Güstrow	Meckl. Friedr. Franzb.	
40	E W	592	1	Kiste	leer	30	40	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
41	F	6	1	„	schmiedeeis. Nägel	5	41	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
42	F B	46	1	„	Wurst	24	42	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
43	F B	2	1	„	leere Flaschen	39	43	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
44	F D	56387	1	Ballen	Filzplatten	109	44	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
45	F G	10432	1	Ring	Draht	35	45	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
46	G B	4326	1	Sack	leere Säcke	46	46	Heidelberg	Badische Staatsb.	
47	G B	4326 a	1	„	Eisenwaaren		47			
48	G B C	606	1	Bund	2 Stangen Stahl	21	48	Altona	K. E.-D. Altona	
49	G & C	572	1	Kiste	?	18	49	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
50	G D	5444	1	Pack	3 Kisten Käse	16,5	50	Holzminden	K. E.-D. Cassel	*)
51	G H	—	1	Bund	leere Säcke	18	51	Neumünster	K. E.-D. Altona	
52	G H	3015	1	Kiste	Lampentheile	11	52	Hamburg B.	„	
53	G L	9	1	„	leer	5	53	Bremen	K. E.-D. Hannover	
54	G S	858	1	Kollo	Schaukelpferd	13	54	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	

*) Holzminden beschr.; „rsum“ bekl.; Beklebung zum Theil abgerissen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
112	T K R	90	1	Sack	Wollwaaren —	—	112	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
113	V H A G	13170/71	2	Ballen	Korken —	96	113	Kiel	K. E.-D. Altona	
114	W	1635	1	Kiste	Damenkleider u. Wäsche	31	114	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
115	W	741 / 9148	1	Fass	? —	—	115	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
116	W	3	1	Pack	Säcke —	16	116	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
117	W	—	1	—	gusseis. Ofentheil (Thürrahmen)	2	117	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
118	W A W	2027	1	Pack	Thürbänder —	19	118	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
119	W C	177	1	Kiste	leer —	11	119	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
120	W G	9	1	"	? —	15	120	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
121	W R	733	1	"	1 Glasglocke —	6,5	121	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	Schlierbach-Mainz bezettelt.
122	W St	5455	1	—	leere Kiste —	26	122	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
123	X	—	20	Pack	Eisenbleche —	—	123	Düsseldorf-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
124	Z	—	1	Tafel	Eisenblech —	4	124	Köln G.	K. E.-D. Köln	
125	Z G N	5	1	Pack	leere Säcke —	39	125	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
126	Adresse	—	1	Pack	leere Säcke —	39	126	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
127	H. R. Asche Hannover	—	1	Kiste	? —	14	127	Hannover	K. E.-D. Hannover	
128	B M S M	7 Bremen	1	—	grüne Seemannskiste	49	128	Lübeck	Lübeck-Büchen	*)
129	Bremen	8	1	Korb	Gusseisenwaaren —	16	129	Bremen	K. E.-D. Hannover	
130	Bremen	4173	1	Kiste	Seifenextrakt —	18,5	130	"	"	
131	El.	21921	1	Wagen	Sand —	—	131	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
132	Freiburg	—	1	Kiste	leer —	7,5	132	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
133	Heinrich Fröhlke in Bremen	—	4	Säcke	leere Säcke —	105	133	Minden	K. E.-D. Hannover	
134	Hilden	901	1	Kiste	? —	6	134	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
135	R Köln	—	1	"	Röhren, Ventile u. Gummiplättchen	90	135	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
136	C. K. Komore	I	1	Korb	Kleidung —	14	136	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
137	Kossow Demmin	—	1	Gebinde	Bier —	105	137	Parchim	Meckl. Friedr. Franzb.	
138	Mall	19/21	3	Kisten	Umzugsgut —	311	138	Dalheim	K. E.-D. Köln	
139	Gebr. Meyer	—	1	Pack	leere Säcke —	27	139	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
140	A W Niemöller	1832	1	Sack	Betten —	14	140	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
141	Rositzki & Witte Ottensen	96151	1	Kübel	Margarine —	30	141	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
142	18 P. Ruda	—	1	—	Chamotteziegel —	10	142	Ruda	K. E.-D. Kattowitz	
143	K (mit Blaustift geschr. Rybnik)	I	1	Pack	2 Stühle —	11	143	Rybnik	"	
144	Schöller & Weyer	—	1	Verschlag	Papier —	52	144	Jülich	K. E.-D. Köln	
145	Schüle, Langenfort	—	1	—	Plan —	—	145	Merseburg	K. E.-D. Erfurt	
146	Selz 22 Ltr.	—	1	—	leere Milchkanne —	—	146	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
147	Vansonderen	—	1	Korb	? —	10	147	Fauquemont	Grand Central Belge	
148	Wegersleben	—	1	Pack	Schrauben u. Muttern	6	148	Neuwegersleben	K. E.-D. Magdeburg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
149	N	1	6	—	Eisentheile —	32	149	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	förmig.
150	—	1. 3	2	Pack	Körbe —	19 u. 25	150	Frkfrt. a/M. Hpt.-Gtbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
151	—	10	1	—	Flankirbaum —	—	151	Landeshut	K. E.-D. Breslau	
152	—	89—77	2	Körbe	Bier —	72	152	Hasselt	Grand Central Belge	
153	—	202	1	—	Wagendecke —	—	153	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
154	—	498	1	Körbchen	Trauben —	6	154	Frkfrt. a/M. Eilg. H.-B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
155	—	808	1	Fass	leer —	51	155	Frkfrt. a/M. Hpt.-Gtbf.	"	
156	Liebig Fleisch Extract	3899	1	Kiste	Fleischextrakt —	24	156	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	

*) bezettelt: Düsseldorf-Derendorf III 20. Sept. 97.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
55	G S	19946	1	Ballen	Tuch —	44,5	55	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
56	G W F	10697	1	Fass	Wein —	267	56	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
57	H	9647 8985	1	„	Compressor-Oel —	189	57	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
58	H C	9	1	Kiste	eis. Ventil —	17	58	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	
59	H C	961	1	Ballen	gefüllt —	42	59	Heidelberg	Badische Stsb.	
60	H H	93067/8	2	Kolli	Guss —	42	60	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
61	H K	2	1	Koffer	? —	40	61	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
62	H M	606	1	—	eiserner Ofen —	99	62	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
63	H M Z	8969	1	Ballen	anschein. Gurte —	101,5	63	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
64	H N C	40	1	Kiste	leer —	19	64	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
65	H S	838	1	„	leere Flaschen —	—	65	Frkfrt. a/M. Hpt. Gtbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
66	H T	126	1	„	leer —	80	66	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
67	H W	—	1	Handkorb	Pflaumen —	5	67	Seehausen b. W.	„	
68	H W	5	1	Ballen	Leder —	120	68	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	Gross-Unterstadt beschr.
69	H Z	1245	1	Korb	Kordel —	61	69	G.-A. Gr.-Umstadt	„	
70	J B M	—	1	Pack	leere Säcke —	35	70	Aerschot	Grand Central Belge	
71	JD	8633	1	Kiste	gefüllt —	99	71	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	Worms-Mainz bezettelt.
72	J K	7490	1	„	leer —	50	72	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
73	J K	19	1	„	leer —	—	73	Frkfrt. a M. Hpt. Gtbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
74	J M	332	1	„	leere Flaschen —	—	74	Frkfrt. a M. Hpt. Gtbf.	„	
75	J S	869/870	2	Fässer	Petroleum —	364	75	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
76	J V	1	1	Fass	leer —	24	76	G.-A. Eberbach	Direktion Mainz	
77	J W	6759	1	Kiste	leer —	—	77	Frkfrt. a M. Hpt. Gtbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	K E D M	47 oder 42	1	—	Kette mit Freitel —	—	78	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
79	K S	—	4	—	Eisenplatten —	348	79	Biebesheim	Direktion Mainz	
80	K & W	1271	1	Kiste	leer —	17,5	80	Bremen	K. E.-D. Hannover	
81	K W K	5057	1	Metallcylinder	Kohlensäure —	35	81	Oeynhausen N.	„	*)
82	L	12	1	—	hölzerne Deichsel —	11,5	82	Bremen	„	
83	L B E	5755	1	Fass	? —	—	83	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	bezeichn. Kitzingen.
84	L M	—	1	Schliesskorb	Kleider —	43	84	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
85	L M L	00	1	Sack	Betten —	19	85	Lyck	K. E.-D. Königsberg	alte Beklebung: „Langhans".
86	L R	1	1	—	grauer Musterkoffer	38	86	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	Ecken mit Eisenbeschlag.
87	L T	479	1	Kollo	Kinderstuhl —	3,5	87	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
88	M	418	1	—	leeres Cementfass —	—	88	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
89	M	76	1	Kollo	Maschinentheil —	35	89	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
90	M D & C	1285	1	Ballen	? —	30	90	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
91	M R	387	1	„	Tabak —	99	91	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
92	M W	—	1	Pack	Papier —	9	92	Biberach-Zell	Badische Stsb.	
93	P	1/3	3	—	leere Körbe —	28	93	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
94	P	2 u. 3	1	Kollo	6 Stück gusseis. Ofenfüsse	3	94	Saalfeld O./Pr.	K. E.-D. Königsberg	
95	P	3	2	Kolli	eiserne Ofentheile —	13	95	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	bez. Heiligenstadt-Mühlhausen i/Th.
96	P D	14	1	Pack	Klopfer von Rohr —	2	96	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
97	P H	1234	1	—	Fleischklotz —	18	97	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
98	P H	50	1	Kiste	Kleidungsstücke —	36	98	Münden H.	K. E.-D. Cassel	
99	P S	6086	1	—	Gussmuffe —	5	99	Heidelberg	Badische Stsb.	
100	Q	225	1	Fass	Petroleum —	?	100	Wittenberg	K. E.-D. Altona	
101	R & C	72146	1	Ballen	anschein. Webwaaren	16,5	101	Horn-Meinberg	K. E.-D. Hannover	bekl. Horn.
102	R L	48	1	„	Bindfaden —	24	102	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
103	R L	9724 9726 9728	3	—	leere Kisten —	44	103	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	**)
104	R R	3	1	—	Futterkiepe —	3	104	Parchim	Meckl. Friedr. Franzb.	
105	R S	1/2	1	—	leerer Korb —	1,5	105	Hanau Westb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
106	R W	4364	1	Korb	Leinen —	17	106	Wetzlar	„	
107	S	8231	1	Kiste	leer —	—	107	Frkfrt. a/M. Hpt. Gtbf.	„	
108	S	—	1	Sack	gerollte Gerste —	50	108	Heidelberg	Badische Stsb.	
109	S S	—	1	—	Eisentheil —	11	109	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	***)
110	S & S	420	1	—	Schraubenschlüssel —	2	110	Mannheim	Badische Stsb.	Gevelsberg-Mannheim bezettelt.
111	T	15	1	Fass	eis. Schrauben —	112	111	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	

*) gez. Rheinisches Kohlensäure-Syndikat; bekl. v. Remscheid-Hasten/Oeynhausen.
**) bezettelt Frankfurt a/M. H.-Waltershausen.
***) bez. Gevelsberg-Mühlhausen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
157	—	5060	1	—	Klavierbock —	6	157	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Kiel.
158	—	5985	1	Stange	Rundstahl —	15	158	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
159	—	18321	1	Wanne	Margarine —	?	159	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
160	—	19218	1	Fass	anschein. Oel —	207	160	Biedenkopf	K. E.-D. Cassel	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
161	P W	—	8	Säcke	Thomasphosphatmehl	800	161	Oker	K. E.-D. Magdeburg	
162	44 388	—	1	Kollo	Handlampen —	70	162	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
163	W	3497	1	Ballen	Säcke —	26	163	Wittenberge	„	
164	N	3144	1	Kiste	Glas —	40	164	Gotha	K. E.-D. Erfurt	bezettelt: Ilmenau-St. Ludwig.
165		4200	1	„	gefüllt —	162	165	Mannheim	Badische Stsb.	
166		14843	1	Sack	Gerstenschrot —	12,5	166	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
167	weisser Strich	—	33	Kolli	Gusswaaren —	?	167	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
168	× roth	—	3	Stück	Schaare —	10	168	Neidenburg	K. E.-D. Königsberg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
169	—	—	1	Ballon*)	(gefüllt) —	25	169	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	*) im Weidengeflecht.
170	—	—	1	Ballon**)	Salzsäure —	52	170	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	**) im Korb.
171	—	—	2	Pack	eiserne Bolzen —	36,5	171	Troisdorf	K. E.-D. Köln	
172	—	—	1	Kiste	Bücher (10 Bände Meyer's Konvers.-Lexikon)	?	172	Harzburg Gep.	K. E.-D. Magdeburg	
173	—	—	2	—	verzinnte Dachrinnenhalter	1	173	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
174	—	—	1	Rolle	Dachpappe —	26	174	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
175	—	—	1	—	hölzerne Deichsel —	5	175	Bretten	Badische Stsb.	
176	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	4	176	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
177	—	—	1	Pack	Eisenblechwaaren —	2	177	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
178	—	—	1	Kollo	Eisenrohr —	8	178	Rothe Erde	K. E.-D. Köln	
179	—	—	1	„	Eisentheile —	20	179	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
180	—	—	5	Kolli	U-Eisen —	—	180	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
181	—	—	1	Kiste	ansch. Eisenwaaren	40	181	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
182	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	47	182	Bonn	K. E.-D. Köln	
183	—	—	1	—	alte Fahrradlaterne	—	183	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
184	—	—	1	Ballen	Federn —	17	184	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
185	—	—	1	„	Felle —	75	185	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
186	—	—	1	Kiste	leere Flaschen —	80	186	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
187	—	—	5	Stück	geschlachtete Gänse	20	187	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
188	—	—	1	—	eis. Gussrohr —	9	188	Pforzheim	Badische Stsb.	
189	—	—	1	—	Hammer —	12,5	189	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
190	—	—	1	—	Hantel —	22	190	Münden H.	K. E.-D. Cassel	
191	—	—	2	—	Holzschuhe —	0,5	191	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
192	—	—	2	Bunde	Hufeisen —	16	192	Hannover N.	„	
193	—	—	1	—	Kammrad mit angebundenem kl. Rädchen	—	193	Simmern	Direktion Mainz	
194	—	—	1	—	kl. eis. Kammrädchen	3	194	Freiburg	Badische Stsb.	
195	—	—	1	—	lose Kartoffeln —	541	195	Filehne Nordb.	K. E.-D. Bromberg	auf der Strecke gef.
196	—	—	1	—	Kette —	—	196	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
197	—	—	1	Sack	Kleider —	10	197	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
198	—	—	1	Korb	Kleider —	24	198	Aix M.	Grand Central Belge	
199	—	—	1	Pack	Kleider —	4	199	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
200	—	—	3	—	gebr. Körbe, leer —	—	200	Breslau Fr. B.	K. E.-D. Breslau	
201	—	—	1	Bund	2 leere Körbe —	10	201	Appenweier	Badische Stsb.	†) anschein. zum Krebsbefördern benutzt gewesen.
202	—	—	1	Korb	leer †) —	1,5	202	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
203	—	—	1	—	kupferne Kugel mit angesetztem Messingarm	1	203	Frankenberg (Hess.-Nass.)	K. E.-D. Cassel	
204	—	—	41	Kolli	Ladezeug —	—	204	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
205	—	—	1	Paar	Lederschuhe mit Holzsohlen	1	205	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
206	—	—	1	—	kleine Marmorplatte	5	206	Engers	K. E.-D. Köln	
207	—	—	1	—	Maschinentheil —	?	207	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
208	—	—	1	Kollo	Oefen —	28	208	Berzée	Grand Central Belge	
209	—	—	1	—	leeres Oelfass —	32	209	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
210	—	—	1	—	eiserner Ofen —	—	210	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	
211	—	—	1	—	eis. Ofenrost —	4	211	Siegen	„	
212	—	—	2	—	Ofentheile —	1,5	212	Jagstfeld	Badische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
213	—	—	1	Packet	lebende Pflanzen —	130	213	Crefeld	K. E.-D. Köln	
214	—	—	2	—	l. Pflanzenkörbe —	15,5	214	Gera	K. E.-D. Erfurt	
215	—	—	1	Parthie	Pflugtheile —	11	215	Altona	K. E.-D. Altona	
216	—	—	1	—	Plättbrett —	1,5	216	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Berlin	
217	—	—	1	—	gebrauchtes Portepée	—	217	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
218	—	—	2 4	(grosse) (kleine)	blau angestrichene Räder	8	118	Bonn	K. E.-D. Köln	
219	—	—	1	—	eiserner Ring —	3	219	Jossa	K. E.-D. Frankf. a/M.	
220	—	—	2	Röhren	galv. eis. —	9,5 u. 16	220	Pforzheim	Badische Stsb.	
221	—	—	5 2 1	Stück „ —	eiserne Röhren — eiserne Stangen — Bügeleisen —	31	221	Neisse	K. E.-D. Breslau	
222	—	—	1	Sack	? —	12	223	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	beklebt von Remscheid-Hasten.
223	—	—	1	Pack	Sägen —	11	223	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
224	—	—	1	Schliesskorb	? —	51	224	Bremen	„	
225	—	—	1	„	Kleider —	19	225	Frkfrt. a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
226	—	—	1	Pack	ein Paar eis. Schlittschuhe	0,5	226	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
227	—	—	1	—	fichtene Schwelle —	—	227	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	4,5 m lang.
228	—	—	1	Stück	Schwengel *) —	1,5	228	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
229	—	—	3	Kolli	Stabeisen —	40,5	229	Kastel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
230	—	—	1	Stab	Stahl —	24	230	Hanau-West	„	
231	—	—	1	Bund	Stahl —	16	231	Heidelberg	Badische Stsb.	
232	—	—	1	—	Stahlschiene, 9 m lg.	—	232	Gau-Odernheim	Direktion Mainz	
233	—	—	1	—	eiserne Stange —	4	233	Basel	Badische Stsb.	
234	—	—	1	—	Wagendecke —	?	234	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
235	—	—	1	Weidenkorb	? —	25	225	Halberstadt	„	
236	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	8	236	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
237	—	—	1	„	Zinkblech —	8	237	Bremen	K. E.-D. Hannover	
238	—	—	1	Korb	Zwetschgen —	28	238	Immendingen	Badische Stsb.	Erlös 4 ℳ

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	E E	—	1	Käfig	6 leb. Gänse —	—	1	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
2	G&HB	18101	1	Kiste	? —	52	2	Leipzig Thür. B.	„	beschr.: Leipzig.
3	H	37	1	Pack	Holzstäbe mit Schrauben	1	3	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
4	J B	1/4	4	„	Pappstreifen —	99	4	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
5	S P M	3732	1	Kiste	Porzellan —	130	5	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
6	W L	915/16	2	Ringe	? —	31	6	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
7	C G Dresden	—	1	Korb	fr. Obst —	25	7	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
8	B Leipzig	III —	1	—	Flaschenzug —	53	8	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
9	rother Strich	—	2	Bund	Bandeisen —	67	9	Bitterfeld	„	
10	weisser Strich	—	2	Kolli	eis. Maschinentheile	15	10	Cottbus	„	
11	// // O	—	3	Stück	Winkeleisen —	—	11	Elster a. Elbe	„	
12	H	—	1	Korb	leere Blechkanne —	5	12	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
13	[Zeichen]	315	1	Ballen	Tuch —	22	13	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	beschr.: Budapest.
14	—	—	1	Rolle	feines Drahtgewebe	10	14	Dessau	„	
15	—	—	1 8	— —	Druckbaum von Holz mit Eisen beschlagen Keile von Holz **) —	—	15	Sangerhausen	„	**) theilweise mit Haken.
16	—	—	5	Stück	Eisen —	19	16	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
17	—	—	12 8	— —	Stangen Eisen — Haken —	—	17	Berlin Gzb.	„	
18	—	—	1	Bund	Jutegarn (10 Docken)	22	18	Sangerhausen	K. E.-D. Halle a/S.	
19	—	—	1	Korb	? —	42	19	Leipzig Mgd. B.	„	
20	—	—	1	Pack	Malerutensilien —	6	20	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
21	—	—	12	—	eis. Standbäume —	—	21	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	

*) mit Holzgriff und Schraubengewinde.

Amtliche Bekanntm. Fortsetzung.

Nordwestdeutsch - linksrheinischer Güterverkehr. Am 1. November d. J. tritt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr ein Nachtrag 8 in Kraft. Er enthält unter anderem: Entfernungen für die am gleichen Tage zur Eröffnung gelangenden Stationen Aerzen, Griessem, Gross-Berkel und Klein-Berkel des Direktionsbezirks Hannover und Rengen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken sowie die Einbeziehung der Station Rheinhausen in die Ausnahmetarife 8 (Roheisen) und 9 (Eisen und

Stahl) und in die Seehafen-Ausnahmetarife D (Eisen und Stahl) und D I (Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen).

Der Nachtrag wird an die Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 25. Oktober 1897. (2397)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Januar 1898 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im deutsch-französischen Eisenbahnverbande (Theil II, Heft B) über Herbesthal/Bleyberg in Kraft, wodurch der bisherige vom 1. Juli 1892 ab gültige Tarif aufgehoben wird. In einzelnen Fällen treten unbedeutende Preiserhöhungen ein.

Die in den Tarif aufgenommenen Bestimmungen sind den Vorschriften gemäss genehmigt. Der neue Tarif liegt auf den in den Verkehr einbezogenen Stationen zur Einsicht auf.

Köln, den 23. Oktober 1897. (2398)
Königliche Eisenbahndirektion Köln, zugleich namens der übrigen betheiligten Verbandsverwaltungen.

7. Verdingungen.

Lieferung von Schreib- und Zeichenmaterialien. Die Lieferung der erforderlichen Schreib- und Zeichenmaterialien soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 18. November d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 8. Dezember 1897.

Magdeburg, den 18. Oktober 1897. (2399)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen, die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als Schweiss- und Flusseisen, Dreh- und Hobelspähne von Eisen und Stahl, Radreifen, Eisenblech, Federstahl, Gusseisen usw. an den Meistbietenden zu verkaufen. Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Oberbau-Materialienbüreau, Rosenstrasse Nr. 28 hierselbst, eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betr. Ankauf von Altmaterialien" bis zum 12. November d. J. an uns einzureichen.

Oldenburg, den 21. Oktober 1897. (2400)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Zum Verkauf der in unseren Werkstätten zu Breslau, Lauban und Glogau angesammelten Materialienabgänge ist Termin auf Freitag, den 26. November 1897, Vormittags 11 Uhr, hierselbst im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Centralbahnhofe, anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen liegen im Direktionsgebäude, Gartenstrasse 106, Zimmer 86, zur Einsichtnahme aus, können auch von dort gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in baar bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien" müssen bis zur Terminsstunde hier eingereicht sein.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. Dezember 1897.

Breslau, den 15. Oktober 1897. (2401)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen. Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 29 Loosen. Zur Besichtigung vom 22. Oktober bis zum 11. November (Sonntage ausgenommen) von 10 bis 3 Uhr in Zwolle, Utrecht und Tilburg. Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges. Central-Dienst IV. Abth. Utrecht oder von den Magazinverwaltern in Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis 11. November portofrei an den Central-Dienst I. Abth. Utrecht. Submittenten sind bis zum 20. November an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, 21. Oktober 1897. (2402)
Der Generaldirektor.

Anzeigen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1–4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 85. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 30. Oktober 1897.

Inhalt:

Junkerthum in der Eisenbahnverwaltung?

Die Berliner „Vossische Zeitung" schreibt unterm 25. d. Mts.:

Als Herr Bosse noch Ministerialdirektor war, hielt er einen schönen Vortrag über die Vorbildung der Verwaltungsbeamten, der ihm, einem alten Korpsburschen, lebhafte Angriffe von den Korps und eine ziemlich gereizte Erwiderung des Herrn von Puttkamer zuzog. Der jetzige Kultusminister rügte die ungenügende Vorbildung der Verwaltungsbeamten; er hob hervor, dass namentlich die Korpsstudenten auf den Hochschulen einen Aufwand treiben, der im Missverhältniss zu dem Beamtengehalt stehe, und vielfach jenen Fleiss und Ernst vermissen lassen, der eine genügende Vorbereitung auf das Amt verbürgt. Herr Bosse wollte einem Niedergange des Beamtenthums, den er fürchtete, durch eine ernste Warnung vorbeugen. Zu seiner Unterstützung wurde in der Presse an ganz ähnliche Aeusserungen des Fürsten Bismarck erinnert, der aus seiner Erfahrung erklärt hatte, dass diejenigen Beamten besser vorgebildet in ihren Lebensberuf einzutreten pflegen, die auf der Universität keinem Korps angehört haben.

Die Zustände, die heute auf den preussischen Eisenbahnen herrschen, sind nicht mehr und nicht weniger als das schon von dem Freiherrn vom Stein vorausgesagte Jena der Büreaukratie. Das Beamtenthum erweist sich den Bedürfnissen des Verkehrs nicht gewachsen. Es hat weder schwere Gefahren für die Sicherheit der Person verhüten, noch den Anforderungen der Güterbewegung gerecht werden, noch durchgreifende Tarifverbesserungen durchführen können, wie sie in anderen Ländern sich längst bewährt haben. Die Assessoren und Geheimräthe schreiben, schreiben und schreiben, und wenn sich die Eisenbahnunfälle unheimlich häufen und der Wagenmangel einen unerhörten Umfang annimmt, so soll alle Welt daran schuld sein, nur nicht die Büreaukratie. Aber es wäre anders und besser, wenn die Verwaltungsbeamten nicht vorwiegend einer bestimmten sozialen Schicht entnommen würden, deren ganze Lebensanschauung einseitig ist, und wenn die Vorbildung dieser Beamten nicht unzureichend und weltfremd wäre, wie Herr Bosse mit Recht beklagt hat.

Die Annahme der Anwärter für den höheren Verwaltungsdienst hängt wesentlich von dem Ermessen der Regierungspräsidenten ab. Man erzählt von einem Präsidenten,

dessen Beamtenkörper die „Garderegierung“ genannt wird, dass er an die Referendare, die sich bei ihm melden, zuerst die Frage richte: „Wo sind Sie aktiv gewesen?“ Das heisst, bei welchem Studentenkorps? Dann folge die Frage: „Wo sind Sie Reserveoffizier?“ Ein Referendar, der nicht Korpsstudent gewesen ist, oder gar das Unglück hat, gar nicht als Soldat gedient zu haben, wird, so tüchtig er sein mag, kaum den Muth finden, die Zulassung zu diesem Beamtenkörper erst zu beantragen. Ein alter Staatsmann war gewohnt, wenn er hörte, dass ein junger Beamter eine glänzende Karriere mache, zu fragen: Mit wem ist er verwandt? Und Herr Schönstedt hat am 19. März 1896 im Abgeordnetenhause gesagt, dass sich unter den Herren, welche die grosse Staatsprüfung bestanden haben, sämmtliche Verwaltungen diejenigen aussuchen, die nicht nur durch ihre Tüchtigkeit, sondern auch durch ihre „soziale Stellung, durch ihren Familienzusammenhang, durch ihre ganze innere und äussere Bildung die grössten Garantien gewähren“. Was Wunder, dass viele tüchtige Männer, die keinen Familienzusammenhang im Sinne der adeligen Präsidenten, keine soziale Stellung wie die des Reserveoffiziers in einem vornehmen Regiment. keine äussere Bildung wie die des früheren Korpsstudenten ausweisen, von vorn herein der Verwaltungslaufbahn fernbleiben, die ihnen keine Aussichten auf erfolgreichen Wettbewerb biete?

Einem Theil der akademischen Jugend erscheint die Mütze des Bonner Preussen oder des Heidelberger Saxoborussen als die beste Vorbereitung für den Verwaltungsdienst. Wie viele Beamte gibt es nicht, die ihr ganzes Wissen lediglich von dem schnell arbeitenden Einpauker bezogen haben? Die Folgen dieser Zustände zeigen sich je länger, desto greller in der Verwaltung. Es ist eine irrige Auffassung des Justizministers, dass die Juristen im Vergleich mit den Verwaltungsbeamten minderwerthig seien, dass sie nur einen „Durchschnittstypus“ darstellen, dem „solche Vorzüge (wie den Verwaltungsbeamten) nicht nachgerühmt werden können.“ Was den Juristen an „sozialer Stellung“, „äusserer Bildung“ und „Familienzusammenhang“ abgeht, das ersetzen sie oft genug durch gediegenes Wissen, praktischen Blick, offenes Auge für die Bedürfnisse des Volkes und, was nicht gering anzuschlagen ist, durch Festigkeit des Charakters und Unabhängigkeit der Gesinnung. Die heutige Vorbildung und Auswahl der Verwaltungsbeamten hat dahin geführt, dass das Wort des Fürsten Bismarck überall Wiederhall findet: „Die Büreaukratie ist es, woran wir allenthalben kranken.“

Diese Auswahl der Verwaltungsbeamten hat fortwährend Verfügungen, die Befremden hervorrufen und Unmuth erzeugen, hat die Verschärfung der politischen und sozialen Gegensätze und jetzt auch im Eisenbahnwesen eine nahezu allseitig anerkannte Niederlage des Assessorismus zur Folge. Die preussische Verwaltung entspricht weder der Leistungsfähigkeit des gebildeten Bürgerthums noch den Bedürfnissen der Zeit, und sie wird in ihrer Tüchtigkeit immer tiefer gedrückt, wenn nicht endlich in der Bildung und Vorbereitung des Beamtenkörpers ein gründlicher Wandel vorgenommen wird.

Die vorstehenden Ausführungen der „Vossischen Zeitung“ sind so originell und unterhaltend, dass wir uns zu einer Wiedergabe derselben an dieser Stelle für verpflichtet hielten. Neu an ihnen ist jedenfalls, dass hier der Verwaltungsdienst und speziell der Eisenbahnverwaltungsdienst gewissermaassen als eine Fortsetzung des lustigen Korpsstudentenlebens angesehen wird, wenigstens in dem Sinne, dass die Gesichtspunkte, welche das Korpsleben beherrschen, im grossen und ganzen auch für den Verwaltungsdienst maassgebend seien. Die Charakteristik des „weltfremden“ Eisenbahnassessors, der seine Vorbildung bei den „Heidelberger Saxoborussen“ oder den „Bonner Preussen“ geholt hat, in einem „vornehmen“ Regiment Reserveoffizier ist und sein Wissen von einem „schnellarbeitenden Einpaucker“ bezogen hat, ist von so packender Realistik, dass mancher Romanschriftsteller den Verfasser der obigen Notiz um seine Gestaltungskraft beneiden könnte, und dass wir beinahe Anstand nehmen möchten, dieses Gebilde zu zerstören. Trotzdem halten wir es für nöthig, gewisse kleine Irrthümer, die der „Vossischen Zeitung“ in ihrem sonst zweifellos gross angelegten sozialpolitischen Essay untergelaufen sind, zu berichtigen.

1. Mit der Annahme der Anwärter für den höheren Eisenbahnverwaltungsdienst hat der „Regierungspräsident“ — mag er adelig oder bürgerlich sein — nicht das Geringste zu thun. Die Annahme der administrativen Hilfsarbeiter für die Eisenbahndirektionen erfolgt in Preussen ausschliesslich durch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

2. Dass der höhere preussische Eisenbahndienst vorwiegend aus einer bestimmten sozialen Schicht sich rekrutire, die mit den Anschauungen des „gebildeten Bürgerthums“ nicht vertraut sei, also wohl aus dem Adel, ist ganz unzutreffend.

Vielleicht wird selbst die „Vossische Zeitung“ eines besseren belehrt, wenn wir feststellen, dass unter den sämmtlichen 21 Eisenbahndirektions-Präsidenten, welche jetzt den einzelnen Verwaltungsbezirken vorstehen, kein einziger Adeliger sich befindet, dass vielmehr alle bürgerlicher Herkunft sind.

Von den 173 juristischen Mitgliedern und Hilfsarbeitern der preussischen Direktionen sind im ganzen **vier** adelig, alle andern — also 169 — bürgerlich.

Der Stand der Väter der in den letzten 5 Jahren einberufenen 35 Assessoren vertheilt sich nach den von uns eingezogenen Erkundigungen folgendermaassen:

höherer Justizbeamter	= 4	Arzt	= 1
„ techn. Beamter	= 6	Gutsbesitzer	= 5
techn. Ministerialdirektor	= 1	Kaufmann	= 4
Divisionsauditeur	= 1	Bürgermeister	= 1
Offizier	= 1	Eisenbahn-Rechn.-Direktor	= 1
Geistlicher	= 2	mittlerer Beamter	= 5
Gymnasialdirektor	= 2	Elementarlehrer	= 1

Bemerkenswerth ist übrigens auch, dass der oberste Chef des preussischen Staatseisenbahnwesens bekanntlich einen bürgerlichen Namen trägt und einer bürgerlichen Familie entstammt.

3. Eine genaue Statistik darüber, wie viele der juristischen Eisenbahnverwaltungsbeamten während ihrer akademischen Laufbahn studentischen Korps angehört haben, können wir leider nicht ohne weiteres zur Verfügung stellen. Legt die „Vossische Zeitung“ in bekannter Gründlichkeit Gewicht darauf, auch hierüber näheres zu erfahren, so sind wir gern bereit, das nöthige Material für sie zu sammeln.

Schon jetzt glauben wir aber auf Grund unserer Erfahrung beruhigend behaupten zu können, dass der grössere Theil der juristischen Direktionsmitglieder und Hilfsarbeiter in dieser Hinsicht eine einwandfreie Vergangenheit hinter sich hat, und dass insbesondere vormalige Angehörige der der „Vossischen Zeitung“ anscheinend besonders sympathischen Korps der „Bonner Preussen“ und „Heidelberger Saxoborussen“ im preussischen Staatseisenbahndienste wohl überhaupt nicht vertreten sein dürften.

4. Dass der grösste Theil der der Eisenbahnverwaltung zugewiesenen jüngeren Juristen in dem Verhältniss von Reserveoffizieren steht, trifft zu. Unseres Erachtens kann dies in einem Militärstaat — wie Preussen doch nun einmal ist — nicht überraschen, zumal aus naheliegenden Gründen bei der Auswahl der Eisenbahnjuristen auf eine gesunde und widerstandsfähige Natur besonderes Gewicht gelegt werden muss. Oder glaubt die „Vossische Zeitung“ etwa, dass im Interesse der „grösseren Unabhängigkeit der Gesinnung, der grösseren Festigkeit des Charakters“ lieber solche Leute bevorzugt werden möchten, die es beim Militär, obwohl sie den wissenschaftlichen Voraussetzungen entsprechen, wegen ihrer persönlichen Führung zu nichts gebracht haben?

Was die „Vossische Zeitung“ unter „vornehmen“ Regimentern — doch wohl im Gegensatz zu „nicht vornehmen“ — versteht und wie sie einen derartigen Unterschied überhaupt zu rechtfertigen vermag, ist uns nicht ganz klar. Feststellen können wir, um alle diesfallsigen Befürchtungen der „Vossischen Zeitung“ zu zerstreuen, ohne weiteres, dass die bei weitem grösste Mehrzahl der Eisenbahnverwaltungsmänner bei bürgerlichen Infanterieregimentern gedient hat, und dass die Zugehörigkeit zu verdächtigen Kavallerieregimentern oder gar zur Garde nur in ganz vereinzelten Fällen nachzuweisen sein wird.

5. Originell ist es, dass die „Vossische Zeitung“ die Vorbildung der Verwaltungsbeamten als mangelhaft und unzureichend hinstellt, diejenige der Juristen aber für geeignet hält

„gediegenes Wissen, praktischen Blick und offenes Auge für die Bedürfnisse des Volkes“ zu verleihen — während thatsächlich die wissenschaftliche Vorbildung der Juristen und der Verwaltungsbeamten ganz die gleiche ist.

Auch ist der „Vossischen Zeitung“ leider wohl entgangen, dass jeder jüngere Jurist erst Jahre lang im praktischen Justizdienst gearbeitet haben muss, bevor er Aussicht hat im Eisenbahnverwaltungsdienste unterzukommen, und dass die preussische Eisenbahnverwaltung seit Jahren — soweit uns bekannt ist — junge Kräfte nicht aus den Assessoren rekrutirt hat, die das allgemeine Verwaltungsexamen, sondern nur aus solchen, die das zweite juristische Examen bestanden haben. Sollte wirklich in dem Momente, wo der Uebertritt von der Justiz zur Verwaltung erfolgt, ein innerer Verdummungsprozess sich vollziehen? Sollte aus dem Juristen, dem die „Vossische Zeitung“ selbst „gediegenes Wissen, praktischen Blick, offenes Auge für die Bedürfnisse des Volkes, Festigkeit des Charakters und Unabhängigkeit der Gesinnung“ nachrühmt — sollte aus diesem Juristen wirklich mit einem Schlage ein Mann werden, „dessen Bildung unzureichend und weltfremd ist, der infolge dessen der Leistungsfähigkeit des gebildeten Bürgerthums ebenso wenig zu entsprechen vermag, wie den Bedürfnissen der Zeit?“

Dies wäre eine um so überraschendere und bedauerlichere Erscheinung, als die jungen Juristen, die zur Verwaltung übertreten, nachweislich in der Justiz zumeist mit Auszeichnung gedient haben.

Wollte sich die „Vossische Zeitung“ auch hierüber näher unterrichten, so würde sie unschwer an der zuständigen Stelle die erforderliche Aufklärung erlangen können. Vielleicht könnte sie bei dieser Gelegenheit auch feststellen, dass fast alle preussischen Juristen, die nachmals im Eisenbahndienste Verwendung gefunden haben, für ihre Universitätsstudien gute oder sehr gute Zeugnisse aufzuweisen haben.

Der „schnellarbeitende Einpauker“ scheint also seine Sache doch nicht so schlecht gemacht zu haben. — — —

Diese kleinen thatsächlichen Berichtigungen mögen genügen. Dieselben zeigen klar, was von den Bemängelungen, die seit Jahr und Tag — nicht nur von der „Vossischen Zeitung“ — gegen die Vorbildung und Auswahl der preussischen Eisenbahnjuristen vorgebracht werden, zu halten ist. —g.

Die Umgestaltung der Dresdener Bahnhofsanlagen.

Sechzig Jahre sind verflossen, seit in Dresden der erste Bahnhof errichtet wurde, denn im Jahre 1837 legte die Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie auf dem rechten Elbufer in Dresden-Neustadt den Endbahnhof ihrer Linie an. 10 Jahre später entstand in geringer Entfernung von ihm der Schlesische Bahnhof für die Linie Dresden-Görlitz und diesen folgten: im Jahre 1851 der Böhmische Bahnhof in Dresden-Altstadt als Endbahnhof der Linie Bodenbach-Dresden, im Jahre 1855 der Albertsbahnhof für die Linie Tharandt-Dresden und 1875 der Berliner Bahnhof für die Linie Dresden - Zossen - Berlin. Von diesen 5 Endbahnhöfen wurde im Jahre 1869 der Albertsbahnhof für den Personenverkehr geschlossen, nachdem die Linie Dresden-Tharandt bis Chemnitz verlängert und deren Verkehr im Böhmischen Bahnhof mit aufgenommen worden war. An seiner Stelle entstand der jetzt noch bestehende Kohlenbahnhof. Im Jahre 1852 bereits wurde eine die Elbe auf steinerner Brücke übersetzende Verbindungsbahn zwischen dem Böhmischen Bahnhofe in Dresden-Altstadt und dem Leipziger und Schlesischen Bahnhofe in Dresden-Neustadt vollendet. Während der Leipziger Bahnhof 1857 umgebaut wurde und der Böhmische Bahnhof 1864 durch Einführung der Freiberger Linie eine völlige Umgestaltung erfuhr, behielt der Schlesische Bahnhof, mannigfache Erweiterungen abgerechnet, 50 Jahre lang bis heute in seinen Personenverkehrsanlagen die ursprüngliche Gestalt und der Berliner Bahnhof, ein Interimsbau, erlitt bis zum Beginn der jetzigen Umbauten keine Veränderung. Für den Güterverkehr bestanden bis zum Beginn dieser Umbauten in Dresden 5 Güterbahnhöfe, nämlich der Güterbahnhof in Dresden-Altstadt (für die Bodenbacher und Chemnitzer Linie), der Kohlenbahnhof daselbst, der Güterbahnhof in Dresden-Friedrichstadt und die beiden Güterbahnhöfe auf dem Schlesischen und Leipziger Bahnhofe in Dresden-Neustadt. Ausserdem waren noch 2 Elbumschlagsplätze, der Altstädter Packhof, verbunden mit dem Kohlenbahnhofe in Dresden-Altstadt und der Neustädter Packhof in Geleisverbindung mit dem Leipziger Bahnhof in Dresden-Neustadt vorhanden.

Die Lage der Personenbahnhöfe zur Stadt war im allgemeinen eine günstige zu nennen, denn die meisten waren nicht mehr als etwa 1 400 m vom Stadtmittelpunkt (Schlossplatz) entfernt, auch genossen sie schon in früher Zeit den Vorzug der Verbindung durch die erwähnte, den Charakter einer Stadtbahn tragende zweigeleisige Verbindungsbahn. Allein mit der Zeit konnten die Bahnhöfe den an sie zu stellenden Ansprüchen immer weniger genügen und besonders in Dresden-Neustadt machte sich die Unzulänglichkeit und Unbequemlichkeit der Anlagen frühzeitig geltend, weil dort die doppelte Anlage von Bahnhöfen, zwischen denen ein direkter Uebergang von Personenwagen nur in beschränkter und sehr umständlicher Weise möglich ist, dem Durchgangsverkehre zwischen Görlitz und Dresden-Leipzig grosse Erschwerniss bereitet, und weil die Ueberschneidung eines lebhaft frequentirten Platzes durch vielbefahrene Geleise sowohl für den Strassen- wie für den Eisenbahnverkehr eine Quelle vieler und empfindlicher Unzuträglichkeiten bildete. Diese Mängel führten bereits im Jahre 1876 zu Erörterungen über die Zusammenlegung der beiden Bahnhöfe in Dresden-Neustadt, die aber unter der wirthschaftlichen Ungunst der Zeit vorerst kein greifbares Ergebniss hatten.

Als dann aber im Jahre 1883 dieses Projekt wieder aufgenommen wurde, führte die Schwierigkeit in Dresden-Neustadt eine irgend zulängliche Bahnhofsanlage zu schaffen, zu dem Projekte der Vereinigung sämmtlicher Personenbahnhöfe Dresdens in einem in Dresden-Friedrichstadt zu errichtenden Centralbahnhofe, neben welchem der Böhmische Bahnhof und die Dresden-Neustädter Bahnhöfe als blosse Haltestellen fortbestehen sollten.

Für die Umgestaltung der Dresdener Bahnhofsanlagen an sich und die Aufrechterhaltung des Betriebes während derselben wäre dieses Projekt eines Centralbahnhofes wohl das vortheilhafteste gewesen, auch hätte es, wie man heute annehmen darf, einen geringeren Bauaufwand erfordert, als der abschnittweise Umbau der vorhandenen Anlagen. Allein man konnte sich zur Ausführung jenes Projektes nicht entschliessen einmal, weil die nothwendige Beibehaltung des Böhmischen Bahnhofes und der Neustädter Bahnhöfe eine durchgreifende Vereinfachung und Erleichterung der betrieblichen Verhältnisse nicht gestattet haben würde, hauptsächlich aber aus dem Grunde, weil — wie es in dem im Januar 1890 den Landständen vorgelegten allerhöchsten Dekrete wörtlich heisst — befürchtet werden musste, „dass durch die Anlegung eines Centralbahnhofes an der bezeichneten Stelle, bei gleichzeitiger Aufhebung der jetzt vorhandenen Bahnhöfe oder doch bei einer wesentlichen Beschränkung des Publikums in ihrer Benutzung eine plötzliche Verschiebung des städtischen Verkehres und deshalb eine gewaltsame, überaus nachtheilige Veränderung in Bezug auf die wirthschaftlichen Verhältnisse und die sonstigen unter dem Einfluss der jetzigen Bahnhöfe naturgemäss entwickelten Eigenthümlichkeiten einzelner Stadttheile herbeigeführt werden würde.“

Nachdem durch die Erwerbung der Berlin-Dresdener Bahn, soweit sie in Sachsen liegt, eine freie Verfügung über sämmtliche Dresdener Bahnhofsanlagen möglich geworden war, wurde deshalb die Umgestaltung der bestehenden Anlagen und zwar unter deren Belassung auf dem bisherigen Platze beschlossen und folgendes projektirt:

1. Errichtung eines Personen-Hauptbahnhofes an der Stelle des Böhmischen Bahnhofes in Dresden-Altstadt mit einem Abstellbahnhof in unmittelbarer Nähe;
2. Zusammenlegung der beiden Neustädter Bahnhöfe zu einem Durchgangs-Personenbahnhofe mit Hilfe der Verlegung der Leipzig-Dresdener Personenzugsgeleise von Pieschen bis Bischofsweg;
3. Errichtung eines Zwischenbahnhofes für Personenverkehr an der Verbindungsbahn in der Nähe der Wettiner Strasse;
4. Errichtung eines gemeinsamen Rangirbahnhofes für alle Güterzugslinien in Dresden-Friedrichstadt;
5. Ablenkung auch der Berlin-Zossener Personenzüge auf die Leipziger Linie durch Herstellung einer Kurve bei Naundorf, um diese Züge ebenfalls über die Verbindungsbahn in Dresden zu führen;
6. dagegen Ablenkung der Güterzüge der Leipziger und Berlin-Röderauer Linie auf die Berlin-Elsterwerdaer Linie mittelst einer Kurve bei Zitzschewig, um die Güterzüge ohne Berührung der Verbindungs- (Stadt-) Bahn direkt in den Rangirbahnhof Dresden-Friedrichstadt zu leiten;
7. Ausbau des Leipziger Bahnhofes in Dresden-Neustadt zu einem Lokal-Güterbahnhof;
8. Anlegung besonderer Gütergeleise auf jeder Linie vom Eintritt in die Bahnhöfe ab auf der dem Stadtinnern abgewendeten Seite;
9. Verbreiterung der Verbindungsbahn auf durchgängig vier Geleise und Errichtung einer besonderen Eisenbahnbrücke über die Elbe, um die zur Hälfte dem Eisenbahnverkehr dienende Marienbrücke dem Strassenverkehr vollständig überlassen zu können;
10. Errichtung eines neuen Werkstättenbahnhofes in Dresden-Friedrichstadt zum Ersatz für die in Dresden-Neustadt verloren gehenden gleichen Anlagen.

Dieser Plan einer Umgestaltung der Dresdener Bahnhofsanlagen fand die Billigung der Landstände, die von den auf 34 870 000 *M.* veranschlagten Baukosten die in das Budget der Finanzperiode 1890/91 eingestellte erste Baurate von 3 000 000 *M.* bewilligten. Für die Ausführung der projektirten Bauten wurde eine Bauzeit von 10 Jahren in Aussicht genommen und zu ihrer Leitung in der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen eine besondere Baukommission gebildet. Grunderwerb und Bearbeitung spezieller Projekte wurden unverzüglich in Angriff genommen.

Gleich hier nun möge bemerkt sein, dass während der Detailprojektirung und der ersten Bauthätigkeit links der Elbe noch eine wesentliche Erweiterung der ursprünglichen Planungen sich als nothwendig herausstellte, da der Verkehr in weit höherem Maasse gestiegen war, als man bei jenen ersten Planungen angenommen hatte. Diese Erweiterung und die inzwischen eingetretene Steigerung der Materialpreise und Löhne führten eine beträchtliche Erhöhung des Baukostenanschlages herbei, über welche die Regierung den Ständen mittelst Dekretes vom 15. Januar 1894 eine Vorlage unterbreitete. In dieser wurde der gesammte Bauaufwand mit 53 776 000 *M.* veranschlagt und zwar figurirten als hauptsächlichste Objekte: der Personenhauptbahnhof in Dresden-Altstadt mit 16 267 000 *M.*, der Rangirbahnhof mit 7 950 000 *M.*, der Personenbahnhof in Dresden-Neustadt mit 5 178 000 *M.*, der Werkstättenbahnhof mit 4 300 000 *M.*, die Verbindungsbahn mit der Haltestelle Wettinerstrasse mit 4 165 500 *M.* der Abstell- und Güterbahnhof in Dresden-Altstadt mit 2 950 000 *M.*, der Güterbahnhof in Dresden-Neustadt mit 2 500 000 *M.*, die Verlegung der Leipzig-Dresdener Personenzugsgeleise mit 2 800 000 *M.*, die Verbindungsbahnen bei Naundorf und Zitzschewig mit 1 775 000 Mark, die neue Elbbrücke mit 1 550 000 *M.* (ausschliesslich der von der Stadt zu zahlenden 1 500 000 *M.* Kaufpreis für die alte Elb- [Marien-] Brücke) usw. Die spezielle Veranschlagung der Anlagen auf der rechten Elbseite ergab indessen immer noch ein Mehrerforderniss von 4 313 000 *M.*, entstanden durch vielfache Erweiterungen der ursprünglichen Planungen und eine Interimsanlage für den Personenverkehr während des Umbaues der Dresden-Neustädter Bahnhöfe. Der gesammte Bauaufwand erhöhte sich hiernach auf 58 089 000 *M.*, den die Ständekammern 1896 bewilligten. Zu dieser Summe müssen aber noch gerechnet werden: 7 450 000 *M.* für den neuen König Alberthafen, dessen Herstellung in engem Zusammenhange mit den neuen Bahnhofsanlagen steht, so dass der sächsische Staat für diese Anlagen insgesammt 65,5 Millionen Mark aufzuwenden hat. Darin sind die Aufwendungen nicht enthalten, welche die Stadt Dresden für die Anlegung neuer Strassenzüge aus Anlass der Bahnhofsumbauten und für sonstige im Interesse der Stadt vorzunehmende Bauten zu übernehmen hatte, Aufwendungen, die auf mindestens 6 000 000 *M.* zu schätzen sind.

Begonnen wurde das grosse Werk im Jahre 1890 mit der Erbauung des Rangirbahnhofes in Dresden-Friedrichstadt, mit Auslegung des zweiten Geleises Dresden-Friedrichstadt-Naundorf und Herstellung der beiden Verbindungskurven bei Naundorf und Zitzschewig. Der Rangirbahnhof ist in seinem ersten Ausbau für die Behandlung von täglich 4 000 Wagen bemessen; er enthält die zuerst auf englischen Bahnhöfen ausgeführten Geleisroste und 11 Einfahrtsgeleise. Seit der im März 1894 erfolgten Inbetriebnahme hat er seine Leistungsfähigkeit in vollem Maasse bewährt.

Die Hochlegung der Bodenbacher Linie, die zur Unterführung einer Anzahl von Strassen erforderlich war, begann im Jahre 1892. Die gleichzeitig begonnenen Arbeiten am neuen Personenhauptbahnhof verfolgten zunächst den Zweck, den südlich des bestehenden Böhmischen Bahnhofes gelegenen Neubautheil, also diejenigen Bauten, welche nach Vollendung des ganzen Bahnhofes den Güterzugsläufen und der Personenbeförderung in der Richtung von Dresden-Neustadt nach Bodenbach zu dienen haben, herzustellen. Diese südliche Hochgeleisgruppe konnte ohne wesentliche Beschränkung des Betriebes auf dem Böhmischen Bahnhofe fertiggestellt werden. Bereits im Juni 1895 war dieser neue Bahnhofstheil in Gemeinschaft mit einem Theile des östlich der Prager Strasse herzustellenden Vorortbahnhofes zur Aufnahme des gesammten Personenverkehres des Böhmischen Bahnhofes bereit. Inzwischen war in kaum 2 Baujahren das für die Generaldirektion errichtete neue Dienstgebäude an der Wiener Strasse fertiggestellt worden und so konnte bereits im Juni 1895 mit der Niederlegung des im Jahre 1864 errichteten Bahnhofsgebäudes des Böhmischen Bahnhofes begonnen werden. Während seitdem der gesammte Verkehr auf der südlichen Hochgeleisgruppe — ungefähr dem dritten Theile des nach der Fertigstellung des ganzen Hauptbahnhofes zur Verfügung stehenden Raumes — anstandslos abgefertigt wird, geht diese gesammte Bahnhofsanlage ihrer Vollendung entgegen, so dass die Inbetriebnahme des Personenhauptbahnhofes im nächsten Frühjahre mit Bestimmtheit zu erwarten ist. Die Anlage dieses Bahnhofes ist insofern eine ganz eigenartige, als eine Kopfanlage rechts und links von hochliegenden Durchgangsgeleisen umrahmt wird und Hoch- wie Tiefgeleise in Verbindung mit einem Abstellbahnhofe gebracht sind, auf welchem die Zusammenstellung der Personenzüge, die vom Hauptbahnhofe ausgehen, sowie die Behandlung des Eilgutes und aller Postsachen stattfindet. Die Hochgeleise sind für den Verkehr der Züge zwischen Leipzig, bezw. Berlin und Dresden-Bodenbach bestimmt, während die Tiefgeleise dem Verkehre mit Tharandt - Chemnitz und Arnsdorf - Görlitz dienen sollen. Der vollständig fertiggestellte Bahnhofstheil östlich der Prager Strasse, Osthalle genannt, wird in der Hauptsache zunächst dem Sonntagsverkehre dienen. Die Eintrittshalle des neuen Hauptbahnhofes enthält 1 500 qm nutzbare Fläche. Die im

Erdgeschoss des Empfangsgebäudes, also in der Lage der Tiefgeleise befindlichen Wartesäle bestehen aus je einem Wartesaal I. und II. und III. und IV. Klasse mit je 413 qm Grundfläche, mit Vorräumen zu denselben und Nebenzimmern von insgesammt 582 qm Grundfläche. Dazu kommen im Obergeschoss, also in der Höhe der Hochgeleise: ein Speisesaal und ein Erfrischungsraum mit je 145 qm Grundfläche und ausserdem über den beiden Gepäckannahmen noch verfügbare Räume von je 174 qm Grundfläche. Im ganzen sind hiernach Warteräume von 2 056 qm Grundfläche vorhanden (gegen 2 084 qm in Frankfurt a/M., 1 974 qm in München, 1 210 qm in Köln, 1 163 qm in Halle, 1 142 qm in Hannover). Der alte Böhmische Bahnhof enthielt 505 qm Warteräume, also den vierten Theil der im neuen Bahnhof zur Verfügung stehenden. Dass in dem neuen Empfangsgebäude Bade- und Frisirräume und aller sonstige Komfort geboten wird, ist selbstverständlich. Das Aeussere der ganzen Anlage zeigt gegen früher ein völlig verändertes Bild. Das Empfangsgebäude, mit der Front nach der Prager Strasse gerichtet, wird rechts und links von den Hallendächern über die Hochgeleisgruppen flankirt und durch ein Mittelhallendach von 59 m Spannweite über einen grossen Querbahnsteig und die Tiefgeleise sammt Bahnsteigen fortgesetzt.

Am westlichen Ende des Hauptbahnhofes überschneiden die Hochgeleise (Leipzig usw. - Bodenbach) die Tiefgeleise für den Chemnitzer Verkehr auf einer eisernen Brücke und über diese Hochgeleisbrücke wieder spannt sich die Strassenbrücke der Falkenstrasse, so dass sich hier auf 3 übereinanderliegenden Etagen Eisenbahn- und Strassenverkehr bewegen.

Der Abstellbahnhof ist in der Hauptsache fertig und im Betrieb; die Verbreiterung der Verbindungsbahn ist vollendet, ebenso der an ihr gelegene Bahnhof „Wettiner Strasse“, der am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist. Der Werkstättenbahnhof war schon im Winter 1895, der Kai am König Alberthafen im gleichen Jahre zum Theil, und im Jahre 1896 in voller Ausdehnung in Betrieb genommen worden. Nachdem auch die Pfeiler der neuen Elbbrücke bis zur Aufnahme der Eisenträger vollendet worden sind und mit der Montirung dieser selbst noch in diesem Herbste begonnen werden soll, geht die Bauthätigkeit links der Elbe mit dem kommenden Frühjahre ihrem Ende entgegen. Weitaus der hervorragendste Theil des grossen Bauwerkes ist damit vollendet. Und wie die ursprünglich vorgesehenen Baufristen trotz der bei einer solchen Riesenaufgabe an allen Orten und Enden sich aufthürmenden Schwierigkeiten bis heute auch nicht um einen Tag überschritten worden sind, so lässt sich erwarten, dass auch die bereits rüstig in Angriff genommenen Anlagen rechts der Elbe, besonders die Herstellung des neuen Personenbahnhofes und die Verlegung der Leipzig-Dresdener Geleise programmgemäss ausgeführt und wie geplant bis zum Jahre 1900 vollendet sein werden. Dresden wird dann in ihrer Grösse und einheitlichen Gestaltung unvergleichliche Verkehrsanlagen besitzen, die voraussichtlich auf lange Jahre hinaus dem rapid steigenden Verkehre gewachsen sind.

Die militärische Organisation des französischen Eisenbahndienstes.

Die diesjährigen militärischen Herbstübungen in Deutschland, welche aus Anlass der Kaisermanöver am Main die Bewegung und Versammlung noch erheblich grösserer Truppenmassen als in anderen Jahren nothwendig machten, haben auch in Frankreich die Aufmerksamkeit auf die Leistungen und auf die Frage der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen gelenkt, welche in solchen Zeiten natürlich in ganz ausserordentlicher Weise in Anspruch genommen werden. Da nun bekanntlich die Franzosen alle Vorgänge in Deutschland, die auf militärischem Gebiet sich abspielen oder auf militärische Angelegenheiten sich beziehen, mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgen und stets mit einer gewissen Sorge die Frage erörtern, ob nicht Deutschland etwa im Begriff sei, ihnen in irgend welcher Hinsicht den Rang abzulaufen, oder bereits Einrichtungen und Neuerungen geschaffen habe, die man sofort nachahmen müsse, so hat der Unterschied zwischen dem deutschen Staatsbahnensystem und dem System der Privatbahnen in Frankreich schon oft Veranlassung gegeben, darüber zu diskutiren, ob die Organisation und Leistungsfähigkeit der französischen Bahnen derart sei, dass diese im Falle einer Mobilisirung ebenso schnell und sicher die Bewegung grosser Truppenmassen ermöglichen würden, wie es die deutschen Staatseisenbahnen bereits im Jahre 1870 thaten und jetzt in noch höherem Maasse thun dürften. Ein kürzlich in einem französischen Fachblatt, dem „Avenir Militaire,“ erschienener Artikel bemüht sich nun, in dieser Hinsicht das Vertrauen unserer westlichen Nachbarn zu befestigen, indem er einen Ueberblick über die militärische Organisation des französischen Eisenbahndienstes gibt, der auch für deutsche Leser von Interesse sein dürfte.

„Seit 1870“, heisst es im „Avenir“, „hat sich das französische Eisenbahnnetz sehr erweitert; grosse strategische Linien sind geschaffen worden, um die Armeekorps untereinander zu verbinden und um den schnellen Aufmarsch der Truppen an der Grenze, und zwar besonders an der Ostgrenze sicher zu stellen. Die Zahl der Lokomotiven und Wagen ist genügend und die Pflichttreue und die technische Tüchtigkeit des Personals steht ausser Zweifel. Trotzdem man dies alles weiss und sich darüber freut, hat man so oft die militärische Organisation der deutschen Eisenbahnen und die einheitliche Leitung derselben gerühmt und so viel Lärm gemacht von den berühmten „Einmarschlinien“ der Deutschen, dass sich viele gute Franzosen die Frage vorlegen, ob im Falle des Ausbruchs von Feindseligkeiten die Eintheilung des französischen Eisenbahnnetzes in sieben grosse Gesellschaften nicht eine gewisse Unordnung und infolge dessen Verzögerungen im Transport der Truppen im Gefolge haben würde.“

Der „Avenir Militaire“ erklärt diese Befürchtungen für unbegründet, denn sowie der Krieg erklärt würde, träten die sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen sofort unter die Autorität des Kriegsministeriums. Nach dem Gesetz vom 28. Dezember 1888 wird der Eisenbahndienst im Kriegsfalle in der That vollständig dem Kriegsministerium unterstellt; der Kriegsminister verfügt über die Eisenbahnen in dem Theile des Landes, der nicht von den Operationsarmeen besetzt ist, der Kommandant jedes Armeekorps oder jeder Armee hat speziell die Verfügung über die Bahnen, die sich in dem Landestheil befinden, der ihm für seine Operationen überwiesen ist. Die Befehlshaber der Armee haben ausserdem unter ihren Befehlen: 1. die Feldeisenbahnabtheilungen (sections des chemins de fer de campagne), die bereits im Frieden aus dem Personal der grossen Eisenbahngesellschaften und der Staatseisenbahnen gebildet sind; 2. die Eisenbahnsappeure (5. Genieregiment: régiment de sappeurs de chemins de fer), welches aus 3 Bataillonen besteht und eine Stärke von 63 Offizieren und 2 035 Mann hat. Seine Aufstellung wurde durch das Gesetz vom 11. Juli 1889 verfügt.

Jede Eisenbahnverwaltung ist zudem beim Kriegsministerium ständig durch einen Agenten vertreten, der in Friedenszeiten die Aufgabe hat, nach den Instruktionen des Ministers die Vorbereitungen für Truppentransporte im Kriegsfall sicher zustellen und in Kriegszeiten alle Befehle des Ministers zu empfangen und für deren Ausführung zu sorgen. Ein weiterer Artikel des Gesetzes bestimmt die Aufstellung einer obersten Eisenbahn-Militärkommission (commission supérieure militaire

des chemins de fer), die aus Mitgliedern des Kriegs- und Marineministeriums, des Ministeriums für öffentliche Arbeiten und der Eisenbahngesellschaften besteht. Sie hat in allen Fragen, die sich auf die Benutzung der Eisenbahnen für Militärzwecke beziehen, ihr Gutachten abzugeben. Die grundlegenden Bestimmungen dieser militärischen Organisation des Eisenbahnwesens wurden durch das Gesetz vom 5. Februar 1889 erweitert, welches die Aufstellung von Linienkommissionen im Generalstabe und von den schon oben erwähnten Feldeisenbahnabtheilungen verfügte, die in Kriegszeiten unter die Befehle des Oberkommandanten der Operationsarmee gestellt werden. Solcher Abtheilungen gibt es neun, und zwar:

1\. und 2. gebildet aus dem Personal der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn,
3\. „ „ „ „ „ Paris-Orléansbahn,
4\. „ „ „ „ „ Westbahn,
5\. „ „ „ „ „ Nordbahn,
6\. „ „ „ „ „ Ostbahn,
7\. gebildet aus dem Personal der Südbahn,
8\. „ „ „ „ „ Ost-, West- und Nordbahn zusammen,
9\. „ „ „ „ „ Staatseisenbahnen.

Im Falle eines Krieges kann der Minister, wenn er es für nöthig hält, neue Abtheilungen aus dem verfügbaren Personal der Eisenbahnen bilden. Im Frieden sind sie Inspektionen und Uebungen unterworfen; ihr Bestand schwankt zwischen 1 000 und 1 300 Mann.

Der „Avenir Militaire“ schliesst seinen Artikel mit der Bemerkung, man könne aus diesen Angaben ersehen, dass der Dienst der französischen Eisenbahnen sowohl in Bezug auf eine allgemeine Mobilisirung, als auch in Bezug auf die technischen Maassnahmen, welche die Beförderung der Armee im Inlande wie im Auslande erforderlich machen würde, vollständig organisirt und allen Anforderungen gewachsen sei. (Münch. „Allgem. Ztg.“)

Waldbahnen.

Ueber den Betrieb von Waldbahnen bringt die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ folgende interessante Mittheilungen:

Die Zeit des Holzschlages in den Forsten steht unmittelbar bevor. Damit tritt für viele Waldbesitzer auch die Transportfrage wieder in den Vordergrund. Die bequeme, schnelle und billige Fortschaffung der Forstprodukte ist ein Faktor, dem unter heutigen Verhältnissen von jedem Forstwirth weitgehendste Beachtung geschenkt werden muss, sofern er seinen Erzeugnissen die Absatzfähigkeit und sich selbst eine entsprechende Rente sichern will. Auch auf diesem Gebiete ist es die unablässig fortschreitende Technik, die eine vollständige Umgestaltung des bisherigen Transportwesens herbeigeführt hat. Dort, wo man früher nur mit vielen Mühen die abgeholzten Waldbestände mittelst Fuhrwerk und unter grösster Anspannung menschlicher und thierischer Kräfte fortschaffen konnte, geht diese Arbeit jetzt unter Heranziehung der Waldbahn mit grösster Leichtigkeit von statten. Wir glauben deshalb im Interesse vieler Leser zu handeln, wenn wir nachstehend in grossen Zügen auf die Bedeutung der Waldbahnen aufmerksam machen. Dieses Transportmittel ist in der That eine Errungenschaft, die von vielen Forstbesitzern bei weitem nicht in dem Umfange gewürdigt wird, wie sie es ihrer grossen Vortheile wegen verdient. Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Beförderung gehen Hand in Hand mit einer bedeutenden Zeit- und Kraftersparniss. Infolge dessen erfahren die Transportkosten eine ganz wesentliche Verminderung, ein Umstand, der für die rentable Verwerthung der Forsterzeugnisse von ausschlaggebender Bedeutung sein kann.

Nachstehende vergleichende Berechnung der Transportkosten auf gewöhnlichen Wegen mit Hand- bezw. Pferdebetrieb und auf Geleisen mit Hand-, Pferde- oder Lokomotivenbetrieb rührt von der Firma Orenstein & Koppel, Berlin her. Dieselbe hat die Zahlen auf empirischem Wege gewonnen, so dass sie wohl Anspruch auf Richtigkeit und Zuverlässigkeit machen dürfen. Es ist dabei noch zu beachten, dass bei den Vergleichen immer nur beste Wege bezw. Fahrstrassen für den Transport mit menschlichen bezw. thierischen Kräften angenommen sind. Da in der Forstwirthschaft nun aber von besten Wegen bezw. Fahrstrassen wohl selten oder überhaupt nicht die Rede sein kann, so muss selbstredend die Berechnung noch mehr zu Gunsten der Waldbahn ausfallen.

1\. a) Ein Arbeiter transportirt mittelst Schubkarren auf ziemlich ebenem Terrain etwa 80 kg, während

b) derselbe Arbeiter auf gut gelegten Bahngeleisen mit zweckmässig konstruirten Fahrzeugen etwa 1 000 kg, also das 13 fache in derselben Zeit fortbewegen kann.

2\. a) Ein Pferd zieht durchschnittlich auf gut unterhaltenen, chaussirten ebenen Fahrstrassen mit gewöhnlichen Landfuhrwerken eine Last von 2 500 kg oder, wenn man das Eigengewicht des Wagens mit etwa 750 kg in Abzug bringt eine Nutzlast von 2 500 weniger 750 = 1 750 kg, bei einer Fahrgeschwindigkeit von durchschnittlich 4 km in der Stunde; hieraus ergibt sich eine Nutzleistung von $4 \times 1{,}750 = 7$ km pro Pferd und Stunde als Maximum.

Je nach der Beschaffenheit der Fahrstrasse sinkt diese Leistung bis auf die Hälfte und darunter hinab.

Es betragen also die Transportkosten einschliesslich Knecht unter Berücksichtigung von 5 % Verzinsung und 20 % jährlicher Amortisation für Pferd und Wagen bei 250 Arbeitstagen im Jahre etwa 70 ₰ für die Stunde oder $\frac{70}{7} = 10$ ₰ pro Tonnenkilometer und Stunde. Bei schlechten Wegen steigen die Kosten auf das Doppelte und darüber.

b) Ein Pferd zieht auf gewöhnlichen Bahngeleisen das 100- bis 150 fache seiner Zugkraft als Bruttolast. Die Zugkraft eines Pferdes beträgt 75 kg bei 4,3 km Geschwindigkeit in der Stunde. Die Nutzlast der Bahnwagen beträgt durchschnittlich 70 % der Bruttolast, mithin beträgt die Leistung eines Pferdes im Mittel $\frac{124 \times 75 \times 4{,}3 \times 0{,}70}{1000} = 29$ tkm in der Stunde. Die Transportkosten betragen also hier unter obigen Voraussetzungen etwa 90 ₰ für die Stunde, mithin $\frac{90}{29} = 3{,}1$ ₰ für das Tonnenkilometer.

Die Transportkosten auf Wald- bezw. Feldbahnen betragen also nur den dritten Theil derjenigen auf besten Chausseen und nur den sechsten Theil oder noch weniger auf anderen Landwegen.

c) Eine Lokomotive befördert auf horizontalen Geleisen das 150 fache ihrer Zugkraft als Bruttolast. Z. B. hat eine 20 pferdige Lokomotive eine Zugkraft von 480 kg am Zughaken; mithin zieht dieselbe $0{,}480 \times 150 = 72$ t oder, da die Nutzlast 70 % der Bruttolast beträgt, 50,4 t Nutzlast; die Geschwindigkeit der Lokomotive beträgt bei obiger Leistung 10 km in der Stunde, mithin befördert die Lokomotive $50{,}4 \times 10 = 504$ tkm. Rechnet man nun, dass die Lokomotive wegen eventl. Steigungen der Bahn nur zur Hälfte ausgenutzt wird, und dass dieselbe 24 ℳ. pro Tag (an Brennmaterial 4,20 ℳ., an Schmiermaterial 1,25 ℳ., an Reparaturkosten 1,55 ℳ., an Bedienung 9 ℳ., an Verzinsung und Amortisation 4 ℳ., desgl. für eine Reservemaschine 4 ℳ. = 24 ℳ.) oder 2,40 ℳ. pro Stunde Betriebskosten erfordert, so ergeben sich die Transportkosten zu $\frac{240 \times 2}{504} = 0{,}96$ ₰ für das Tonnenkilometer.

Dieselben betragen also weniger als den dritten Theil der beim Transport mit Pferden auf Bahngeleisen oder kaum den zehnten Theil der bei dem Transport mit Pferden auf besten Chausseen berechneten Kosten.

Der hohe wirthschaftliche Werth der Waldbahnen ist denn auch von maassgebender Seite, so z. B. von den königlichen Forstverwaltungen, unbestritten anerkannt worden. In ihrem ganzen Umfange zeigen sich die Vorzüge der Bahnen jedoch, wenn es darauf ankommt, in kurzer Zeit Massentransporte zu bewältigen, eine Nothwendigkeit, welche oft infolge übermässigen Auftretens des Fichtenspinners (wie vor einiger Zeit in Bayern) oder anderer Schädlinge eintritt.

Auf technische Einzelheiten der Waldbahnen soll hier nicht weiter eingegangen werden. Es kommen nach dieser Richtung hin so viel Nebenumstände in Betracht, wie z. B. Boden- und Terrainverhältnisse usw., dass die Bestimmung der Konstruktion am besten von Fall zu Fall getroffen wird.

Unter den verschiedenen Waldbahnen verdient eine in den königlich rumänischen Forsten betriebene insofern besondere Beachtung, als sie ein System darstellt, welches eine besondere treibende Kraft erübrigt. Den Bodenverhältnissen entsprechend ist diese Bahn für Bremsbergbetrieb konstruirt. Mit Hilfe der durch die Thalfahrt der beladenen Wagen erzeugten Kraft werden die entladenen Wagen wieder bergauf gezogen. Durch die Bremsvorrichtung, welche die mehr oder weniger überschüssige Kraft verzehrt, wird die Geschwindigkeit des Betriebes regulirt.

Die Konstruktion der Geleise, sowie der Transportwagen ist eine sehr verschiedene, je nachdem es sich um Langholz-, Scheitholz- oder sonstige Transporte handelt. In der Forstwirthschaft wird hauptsächlich wohl die leicht bewegliche Geleisanlage in Betracht kommen. Die Transportwagen wählt man entweder für Hand- oder Pferdebetrieb, oder aber für grössere Strecken und umfangreiche Transporte auch für Lokomotivbetrieb.

Die Landwirthschaft hat sich den Kleinbahnbetrieb schon heute in ausgedehntem Maasse zu Nutze gemacht; die Forstwirthschaft sollte nicht zögern, diesem Beispiel zu folgen. Erwähnt sei hier noch, dass es Firmen gibt, welche die Bahnanlagen auch bei nur vorübergehendem Bedarf, z. B. zur Exploitation von Wäldern, oder aber auch, um Gelegenheit zu geben, sich von der Rentabilität der Anlage zu überzeugen, für eine gewisse Zeit zu ganz billigem Preise vermiethen, auf ähnlicher Basis, wie für die Landwirthschaft beispielsweise Dampfpflüge vermiethet werden.

Das Ende.

Zu Anfang des vorigen Monats brachten die Berliner Blätter unter dieser Spitzmarke die Nachricht, dass die 56 Jahre alte Ehefrau des bis vor kurzem in den königlichen Eisenbahnwerkstätten zu Tempelhof beschäftigten 71 jährigen Werkführers Weltzien Selbstmord begangen habe. Was die arme Frau in den Tod getrieben hat, wurde in einer Zuschrift an die „Werkführerzeitung", des Organs des Vereins deutscher Eisenbahnwerkführer, veröffentlicht. Der Gewährsmann des Blattes schrieb u. a.:

„Vor etwa 4 Wochen besuchte mich mein alter Freund, der greise Eisenbahnwerkführer Weltzien aus der Hauptwerkstatt Tempelhof mit seiner betagten Frau und klagte mir sein Leid, dass er bereits seit 10 Monaten infolge eines Unfalls in ärztlicher Behandlung sei und jetzt seine Pensionirung mit 420 *M.* jährlich erhalten habe; sie seien ganz verzweifelt, denn das Geld reiche nicht weit. Damit überreichten sie mir eine Aufstellung, in welcher nachgewiesen wurde, dass für Miethe, Steuern usw. jährlich 406 *M.* draufgingen, so dass noch 22 *M.* für Nahrung, Kleidung, für Heizung usw. übrig blieben. Namentlich die Frau war sehr verzweifelt, da auf ihren Schultern die ganze Last der Haushaltung ruhe und sie absolut nicht wisse, wie sie es einrichten solle, damit sie beide weiter leben könnten. Ich wusste es auch nicht. Auf mein gutes Zureden, dass, wenn die Krankheit wirklich durch den Unfall herbeigeführt sei, die königliche Eisenbahndirektion gewiss auch für ihn sorgen werde, er solle nur ruhig eine dahin gehende Eingabe machen, dann werde schon alles gut werden, beruhigten sie sich wieder. Und getröstet gingen sie von dannen. Im Innern sagte ich mir aber, das ist also das Loos eines alten treuen Beamten. Ueber 30 Jahre war er Werkführer, hat seine besten Kräfte, sein ganzes Wissen und Können dem Eisenbahndienst gewidmet und jetzt, wo er 71 Jahre alt, krank und schwach ist, wird er dem Elend und der Sorge preisgegeben — trotz der Landwehr-Dienstauszeichnung und Hohenzollern-Denkmünze, die in seinem Besitz sind! — — — — Und in den Berichten liest man, dass jährlich mehr als 400 Millionen Mark Ueberschuss durch Sparsamkeit!!! erzielt werden . . . . Vor 8 Tagen erhielt ich eine Karte von ihm, worin er mir mittheilte, dass seine Eingabe abschlägig beschieden sei und er mich am Sonnabend, den 4. September, besuchen wollte, um meinen Rath einzuholen. Wer aber nicht kam, war mein Freund Weltzien; kopfschüttelnd sah ich die Karte noch einmal nach, ob ich mich auch nicht irre, denn eine solche Unpünktlichkeit war ich an ihm nicht gewöhnt, aber es blieb dabei, und ich musste der Zukunft überlassen, wie sich die Sache aufklären würde. Da erhielt ich am Montag, den 6. September, die Nachricht von dem Selbstmorde der Frau Weltzien. Das Räthsel war gelöst, er konnte nicht kommen, denn seine Frau hatte es vorgezogen, lieber in den Tod zu gehen als zu hungern und zu darben."

Seitens der königlichen Eisenbahndirektion Berlin wurde hierauf in einer Zuschrift an die „Berl. N. N.", welche die obige Notiz s. Z. gleichfalls gebracht hatte, folgendes mitgetheilt:

Nachdem wir soeben erst Kenntniss davon erhalten haben, dass dieser Artikel auch in Ihr Blatt übergegangen ist, ersuchen wir folgende Darlegung des thatsächlichen Sachverhalts zur Kenntniss Ihrer Leser zu bringen:

Der Werkführer Weltzien ist noch nicht pensionirt; er tritt erst mit dem 1. November in den Ruhestand und ist daher bis dahin im Bezuge seines vollen Diensteinkommens. Seit dem 20. November 1896 konnte er wegen Rheumatismus, Kehlkopfkatarrh und allgemeiner Schwäche seinen Dienst nicht mehr versehen. Da nach dem eingeholten ärztlichen Gutachten eine Wiederherstellung seiner Dienstfähigkeit nicht zu erwarten war, musste das Pensionirungsverfahren eingeleitet werden. Weltzien war nicht seit dreissig Jahren Werkführer, sondern erst am 1. Juli 1891 als solcher in das Beamtenverhältniss übernommen worden, er hatte mithin einen gesetzlichen Anspruch auf Pension nicht verdient. Mit Rücksicht auf seine lange Beschäftigungszeit bei der Verwaltung wurde aber von hier aus eine Gnadenpension beantragt und Allerhöchstenorts eine solche in Gemässheit der gesetzlichen Bestimmungen im Betrage von 429 *M.* — ein Viertel des letzten pensionsfähigen Diensteinkommens — — bewilligt. Während wir eben prüfen wollten, ob es angezeigt sei, dem p. Weltzien neben dieser Gnadenpension aus den uns dafür zur Verfügung stehenden Mitteln eine laufende Beihilfe zu gewähren, trat dieser plötzlich mit der Behauptung auf, seine Dienstunfähigkeit beruhe auf einem im Dienste erlittenen Unfalle — Stoss gegen die linke Schulter —, er habe mithin Anspruch auf Pensionirung nach dem Unfallfürsorgegesetz. Dieses Gesetz sichert den Eisenbahnbeamten, welche durch einen im Dienste erlittenen Betriebsunfall dauernd dienstunfähig werden, zwei Drittel ihres Diensteinkommens als Pension zu. Die sofort eingeleitete Untersuchung ergab keine genügenden Anhaltspunkte dafür, dass Weltzien, welcher früher keinerlei Anzeige davon gemacht hatte, den Unfall thatsächlich erlitten hatte. Da ausserdem die Pensionirung wegen der oben angeführten Krankheiten erfolgt war, welche nicht auf einen Unfall zurückgeführt werden konnten, erfolgte die abschlägige Bescheidung. Da aber eine bald darauf eingehende Aeusserung des Bahnarztes einen, wenn auch nur geringen Anhaltspunkt für die Annahme bot, dass die Dienstunfähigkeit in einem gewissen Zusammenhange mit dem angeblichen Unfalle

stehe, haben wir die Untersuchung s. Z. sofort wieder aufgenommen. Bisher hat ein abschliessendes ärztliches Gutachten nicht abgegeben werden können; ohne dasselbe kann aber auch eine endgültige Entscheidung nicht getroffen werden.

Weltzien hat uns ausdrücklich erklärt, dass er den Veröffentlichungen fern stehe und dass der Selbstmord seiner Frau mit Nahrungssorgen, welche im September nach dem oben mitgetheilten nicht vorliegen konnten, in keinem Zusammenhange stehe.

Ein Kommentar zu diesen Vorgängen erscheint unseres Erachtens unnöthig.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 23,5 km lange Strecke Barntrup-Hameln der königlichen Eisenbahndirektion Hannover, welche am 31. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Am 1. November d. J. wird die an der Strecke Breslau-Mittelwalde zwischen den Stationen Wäldchen und Strehlen gelegene Haltestelle Warkotsch für den Personen-, Gepäck-, Wagenladungs-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die Entfernung von Warkotsch nach Wäldchen beträgt 6 km, nach Strehlen 5 km. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Breslau in Nr. 84 d. Ztg. Inser.-Nr. 2376.)

Aenderung von Stationsnamen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Der an der Breslau-Mittelwalder Strecke gelegene Haltepunkt Hartha führt fortan die Bezeichnung Dürr-Hartha.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Vom 1. November d. J. ab wird der an der Strecke Hagenow-Land-Oldesloe gelegenen Station „Hagenow-Stadt" die Bezeichnung Hagenow beigelegt werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die **Anerkennung**, welche der Kaiser, wie bereits kurz gemeldet, den Beamten und Arbeitern der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung **für die anstandslose Abwickelung der Truppentransporte** bei den Kaisermanövern hat aussprechen lassen, bringt der Minister der öffentlichen Arbeiten jetzt den königlichen Eisenbahndirektionen durch nachfolgenden Erlass zur Kenntniss:

„Seine Majestät der Kaiser und König haben mit grosser Befriedigung davon Kenntniss genommen, dass die preussischen Staatseisenbahnen auch in diesem Jahre den grossen Anforderungen, die aus Anlass der Truppenübungen besonders im Bereiche der Kaisermanöver an ihre Leistungsfähigkeit gestellt worden sind, in hervorragender Weise entsprochen haben. Seine Majestät haben mich allergnädigst beauftragt, allen betheiligten Beamten und Arbeitern allerhöchsten Dank in Anerkennung der bewiesenen treuen Pflichterfüllung auszusprechen.

Es gereicht mir zur besonderen Freude, diese allerhöchste Anerkennung der königlichen Eisenbahndirektion mit dem Auftrage mitzutheilen, allen betheiligten Beamten und Arbeitern hiervon Kenntniss zu geben."

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat mittelst Erlass vom 16. d. Mts. die königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, den von ihm eingeforderten Berichten, welche **Beschwerden über die tägliche Dienstdauer oder die Ruhezeiten** des Personals behandeln, eine Uebersicht nach einem bestimmten Muster beizufügen, in welchem spezielle Nachweisungen über die planmässige Dienstdauer, die Ruhetage und die Ruhepausen der einzelnen Bedienstetengruppen vorgesehen sind. Die Verpflichtung der Eisenbahndirektionen zur Einreichung dieser Uebersicht erstreckt sich indess nur auf diejenigen Fälle, in denen vom Ministerium auf den hier wiedergegebenen Erlass ausdrücklich Bezug genommen wird.

— Die **Eisenbahnbrigade** hat durch die grösseren Uebungen der letzten Jahre, wie bei dem Bau der Hilfsbahn zum Wiederaufbau des abgebrannten Brotterode, festgestellt, dass sich bei der Herstellung von Kriegsbahnen bei einem Oberbau mit breitbasigen Schienen auf hölzernen Querschwellen eine tägliche Leistung von 1500 laufende Meter betriebsfähiges Geleis einschliesslich aller erforderlichen Bahnhofs- und Nebenanlagen erreichen lässt. Hierzu ist die Aufwendung von 2 Eisenbahn-Baukompagnien in vorschriftsmässigen Trupps erforderlich; bei Vermehrung der Arbeitskräfte kann die Tagesleistung bis auf 5 km gesteigert werden, wobei die volle Sicherheit für einen kriegsmässigen Betrieb der Strecke gesichert ist. Diese Leistungen sind auch als Norm in die soeben zur Ausgabe gelangte Anleitung zum Verlegen von Oberbau durch Eisenbahntruppen aufgenommen worden, deren Aufstellung auf Grund der Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands, der Oberbauordnungen der preussischen Staatseisenbahnen und der technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen unter Berücksichtigung des militärischen Elementes erfolgt ist. Auch bei dem bayerischen Eisenbahnbataillon wird ausschliesslich nach dieser Anleitung verfahren. („B. N. N.")

— Im Monat September d. J. wurde von den Bahnen, welche die **preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft** bilden, eine Gesammteinnahme von 103 818 000 *M.* (4 871 000 *M.* mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres) erzielt. Seit 1. April d. J wurden vereinnahmt:

Jahr	insgesammt *M.*	für 1 km *M.*	davon im Güterverkehr *M.*	für 1 km *M.*
1897	597 013 000	20 625	375 368 000	13 014
1896	567 357 000	19 998	357 757 000	12 654
1897	+ 29 656 000	+ 627	+ 17 611 000	+ 360

— Berliner Blätter wussten zu melden, mehreren Eisenbahndirektionen sei von der zuständigen Militärbehörde in aller Form notifizirt worden, dass bei eintretender Mobilmachung der gesammten Armee der derzeitige **Wagenpark** schlechterdings nicht ausreichen würde, um die Truppen mit den Pferden usw. nach dem von den Linienkommissionen bearbeiteten Fahrplane rechtzeitig zu befördern. Von einer derartigen Notifikation ist — wie die „Nordd. Allgem. Ztg." bestätigt — an der zuständigen Stelle nicht das Mindeste bekannt.

— Die Gesammtkosten des **Wiesbadener neuen Bahnhofes** werden dem „Rhein. Kurier" zufolge auf 11 Millionen geschätzt. Eine Ministerialkommission wird, wie das gleiche Blatt meldet, demnächst die Gegend bereisen und der Frage der Ueberbrückung des Rheins bei Mainz näher treten.

— Die Frage, ob die bisher gleiche **Tarifirung von Getreide und Mehl**, also von einem Rohstoff und seinem Fabrikat, noch länger aufrecht erhalten bleiben soll, wird gegenwärtig — wie die Münchener „Allgemeine Zeitung" mittheilt — lebhaft erörtert. Der bayerische Staatseisenbahnrath hat bekanntlich in seiner jüngsten Sitzung mit 13 gegen 9 Stimmen die Versetzung des Artikels Mehl- und Mühlenfabrikate aus Spezialtarif I in die allgemeine Wagenladungsklasse befürwortet und die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen beauftragt, bei der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen den entsprechenden Antrag einzubringen. Um die Stimmung der deutschen landwirthschaftlichen Körperschaften für oder gegen den Antrag kennen zu lernen, hat die obige Generaldirektion den deutschen Landwirthschaftsrath gebeten, zu diesem Zweck eine Umfrage zu halten. Nach den auf diese Umfrage bisher eingegangenen Berichten haben sich für den Antrag folgende landwirthschaftliche Centralvertretungen ausgesprochen: bayerischer Landwirthschaftsrath, württembergische Centralstelle für die Landwirthschaft, Landeskulturrath für das Königreich Sachsen, landwirthschaftlicher Verein für Rheinpreussen, Landwirthschaftskammer für Posen, pommersche ökonomische Gesellschaft, landwirthschaftlicher Centralverein für Anhalt, landwirthschaftlicher Centralverein des Herzogthums Braunschweig und Centralausschuss der landwirthschaftlichen Vereine im Herzogthum Sachsen-Altenburg. Gegen den Antrag haben sich bis jetzt erklärt: ostpreussischer landwirthschaftlicher Centralverein und baltischer Centralverein zur Beförderung der Landwirthschaft (Greifswald). Von einer Tariferhöhung für Mehl gegenüber Getreide wird vor allem eine bessere Lage der mittleren und kleinen Mühlen erwartet.

— Der Chef des preussischen Generalstabs, General der Kavallerie Graf Schlieffen, hat der „Allg. Ztg." zufolge an den bayerischen Kriegsminister, Frhrn. v. Asch, nachstehendes Schreiben gerichtet:

„Aus Anlass der diesjährigen grossen Manöver bei Frankfurt sind an die Eisenbahnen umfangreiche und schwierige Arbeiten herangetreten. Ganz besonders hatten die kgl. bayerischen Staatseisenbahnen, abgesehen von dem Transport des I. bayerischen Armeekorps nach Aschaffenburg, bei dem Rücktransport der Stäbe und Fusstruppen aus dem Manövergelände in die Garnison mitzuwirken. Dank der eingehenden und sachgemässen Vorbereitungen der kgl. bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung in Verbindung mit den Militäreisenbahnbehörden und Dank der angestrengten Thätigkeit aller betheiligten Eisenbahnbeamten bei der **Durchführung der umfangreichen Truppentransporte** sind diese zu voller Zufriedenheit verlaufen. Daher ist es mir Bedürfniss, Ew. Excellenz gegenüber meiner Freude darüber Ausdruck zu verleihen, dass die hingebende und erfolgreiche Thätigkeit der königl. bayerischen Eisenbahnbeamten und Eisenbahnlinienkommission wesentlich mit dazu beigetragen hat, die grossen Herbstwaffenübungen zu einem so befriedigenden Abschluss zu bringen. Graf Schlieffen."

Kriegsminister Frhr. v. Asch veranlasste, dieses Schreiben zur Kenntniss der Generaldirektion der königl. bayerischen Staatseisenbahnen zu bringen, welche es sodann den Vorständen der Oberbahnämter Nürnberg und Würzburg bezw. den betheiligten Beamten und Bediensteten mittheilte.

— Alljährlich werden auf den bayerischen Staatsbahnen einmalige **Zählungen** der sämmtlichen auf jeder Station befindlichen **Güter- und Personenwagen** vorgenommen. Die diesjährige periodische Wagenzählung fand am 27. Oktober Nachmittags 2 Uhr statt, d. h. um diese Stunde wurde der Stand der vorhandenen Wagen, auch jener, die in Zügen laufen, theils von den Stationsvorständen, theils von den Oberkondukteuren der Personen-, Schnell- und Güterzüge aufgenommen. Es werden nicht nur die bayerischen, sondern auch sämmtliche Wagen deutscher Bahnen gezählt; Lokalbahnwagen und ausserdeutsche Wagen sind in der Zählung nicht inbegriffen.

— In der Generalversammlung des Vereins bayerischer Holzinteressenten, welche am 22. November in München stattfinden wird, wird Dr. Zöpfl-Nürnberg über **„die Eisenbahntariffrage des bayerischen Holzverkehrs"** Bericht erstatten.

Die Thätigkeit des Vereins, dem eine grosse Anzahl Waldbesitzer, Sägeindustrieller und Holzhändler angehören, verdient allgemeine Beachtung.

— Aus Sachsen meldet der „Dresdner Anzeiger": Die im Finanzministerium vorhandenen Pläne über den **planmässigen Ausbau des sächsischen Eisenbahnnetzes** wurden in den letzten zwei Jahren vielfach revidirt, da der Wunsch nach Vermehrung der Strecken im Lande mehr und mehr ein dringender wird und die Industrie in Gegenden sich entwickelt, die unbedingt an das Weltverkehrsnetz angeschlossen werden müssen. Von dem Erlasse eines Kleinbahngesetzes wird die Regierung deshalb absehen müssen, weil der Ausführung der Kleinbahnen in Sachsen unüberwindbare Terrainschwierigkeiten sich gegenüberstellen. Auf den meist in den Ebenen angelegten Kleinbahnen Preussens können diese auf den sogenannten Sommerwegen durchgeführt werden, in Sachsen jedoch kann man die Schienen nicht auf die Landstrassen legen, weil dieselben zur Schlittenfahrt benutzt werden. Wollte man im Winter die Schienen benutzen, so müsste die meterhohe Schneedecke von denselben entfernt werden, wodurch wieder grosse Differenzen im Niveau der Strassen entstehen. Auch der Vermehrung der schmalspurigen Sekundärbahnen wird jedenfalls in Zukunft nicht mehr das Wort geredet werden. An ihre Stelle treten voraussichtlich die elektrischen Bahnen, denen die Regierung das lebhafteste Interesse entgegenbringt.

— Die badische Eisenbahnverwaltung lässt bekanntlich alle zwei Jahre den baulichen Zustand sämmtlicher **Eisenbahnbrücken** auf's Genaueste untersuchen und deren Tragfähigkeit durch **Probebelastungen** prüfen. In dieser Hinsicht wurde vor wenigen Tagen bei Biberach ein sehr interessantes Experiment unternommen, dem 26 Herren, darunter die meisten höheren Beamten der Generaldirektion aus Karlsruhe und Eisenbahntechniker aus Württemberg, Bayern, Elsass-Lothringen, der Schweiz usw. beiwohnten. Die oberhalb Biberach über den Erlenbach erbaute, 20 m lange eiserne Eisenbahnbrücke war kürzlich durch eine neue Brücke ersetzt worden. Die alte Brücke wurde unweit der neuen im Felde wieder aufgebaut, mit Betonunterlagen und massivem Mauerwerk so aufgeführt, wie sie früher dagestanden und sollte nun so lange belastet werden, bis sie brechen musste. Zu diesem Zwecke wurde, laut „Frb. Ztg.", unter Leitung eines technischen Assistenten auf beiden Seiten der Brücke ein starkes Gerüst aufgestellt und 1 000 Eisenbahnschienen, jede im Gewicht von 5½ Centnern, parat gehalten. Die Belastungsarbeiten nahmen mehrere Stunden in Anspruch, bis Mittag 12 Uhr hatte sich bei einer Belastung von 600 Schienen gleich 3 300 Centnern die Brücke um 4 cm gesenkt. Eine Stunde später zeigten sich bei verstärkter Senkung und nachdem mit der Belastung fortgefahren worden, die eisernen Strebepfeiler nach vorwärts verbogen, ein sicheres Anzeichen, dass es mit der Brücke zum Brechen kam, was einige Herren vorher bezweifelt hatten. Der Bruch der Brücke erfolgte denn auch bald nachher, nachdem das Gewicht der aufgelegten Schienen auf etwas mehr als 4 000 Centner angewachsen war. Der ebenso seltene als kostspielige Versuch — die Aufbauung der Brücke kostete mehrere tausend Mark — darf als gelungen bezeichnet werden und dürfte für die Eisenbahntechnik von bleibendem Werthe sein.

— Die Meldung einzelner Blätter, dass Verhandlungen zwischen der preussischen Regierung und der **braunschweigischen Landesbahn** wegen Verstaatlichung dieser Bahn schweben, werden von Braunschweig aus als jeder thatsächlichen Unterlage entbehrend bezeichnet.

— Die **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn** ruft eine ausserordentliche Generalversammlung zum 20. November ein. Tagesordnung: Erneuter Antrag auf den Bau einer normalspurigen Nebenbahn Derenburg-Minsleben unter geänderten Bedingungen; Begebung des Restbetrages von 600 000 ℳ der 3,5 % Prioritätsanleihe von 1895 für Erweiterungsanlagen und Betriebsmittelvermehrung, eventuell für den obigen Bahnbau.

— Dem Vernehmen nach beabsichtigt die **süddeutsche Eisenbahngesellschaft** durch Anschliessung weiterer Eisenbahnunternehmungen eine Erweiterung ihres eigenen Unternehmens und damit im Zusammenhange die Erhöhung des Aktienkapitals. Bestimmte Beschlüsse liegen indessen noch nicht vor.

— Von der **Wermelskirchen-Burger Eisenbahngesellschaft** ist eine ausserordentliche Generalversammlung für den 18. November nach Wermelskirchen einberufen, in welcher über die Auflösung der Gesellschaft durch Vereinigung derselben mit der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahngesellschaft Beschluss gefasst werden soll.

— Zur Erbauung einer **Nebeneisenbahn** von **Liegnitz** über Steinau a. O. nach **Rawitsch** hat sich ein Komitee und behufs Erbauung einer **Nebeneisenbahn** von **Rawitsch** nach **Kobylin** nebst einer Anschlussbahn von **Gostkowo** über Görchen nach **Pakoslaw** eine kreisständische Eisenbahnkommission des Kreises Rawitsch gebildet, denen seiner Zeit die ministerielle Erlaubniss zur Vornahme der allgemeinen Vorarbeiten ertheilt worden ist. Die Erbauung und der Betrieb der Bahnen sollen durch eine zu gründende Aktiengesellschaft geschehen, deren Grundkapital 8 500 000 ℳ betragen soll.

— Der geplante **Grossschifffahrtsweg Berlin - Stettin** wurde in voriger Woche, wie die „Voss. Ztg." meldet, von einer Ministerialkommission besichtigt. Die aus den Herren Geh. Ober-Regierungs- und Baurath von Dömming und Geh. Regierungsrath Röder aus Berlin, Wasserbau-Inspektor Elz und Regierungs-Baumeister Hildebrandt von der Wasserbau-Inspektion Eberswalde bestehende Kommission bereiste vor einigen Tagen mit dem Dampfer der Potsdamer Regierung „Die Mark" zunächst den Finowkanal von Eberswalde nach Hohensaaten. Dann begaben die Herren sich nach Liepe, wo die für den Grossschifffahrtsweg auf der (alten) Oder abgesteckte Linie beginnt. Die Besichtigung erstreckte sich an diesem Tage bis Steinfurth und wurde Freitag und Sonnabend fortgesetzt.

— Angesichts der vielfachen Erörterungen über die jüngsten Eisenbahn-Betriebsunfälle ist es nicht ohne Interesse, zu sehen, in welchem Umfange vorsätzliche und fahrlässige **Gefährdungen eines Eisenbahntransports**, mögen sie von Dritten oder von Bahnbediensteten begangen sein, in Deutschland zur **gerichtlichen Feststellung und Ahndung** gelangen. Die neuesten Ergebnisse der deutschen Kriminalstatistik liegen aus den Jahren 1894 und 1895 vor. Wegen vorsätzlicher Gefährdung gelangten zur Aburtheilung im Jahre 1894: 30 Personen wegen 31 strafbarer Handlungen, im Jahre 1895: 31 Personen wegen 27 Verbrechen (hier waren also bei mindestens einem Verbrechen mehrere Personen als Theilnehmer in Frage). Verurtheilt wurden davon 1894: 17, 1895: 24, freigesprochen 13 bezw. 7 Personen. Bemerkenswerther Weise waren von den Verurtheilten 1894: 8, 1895 sogar 16 noch nicht 18 Jahre alt. Mit Zuchthausstrafe wurden belegt 1894: 8, 1895: 7 Individuen; 4 Mal wurde auf Zuchthaus von 5 oder mehr Jahren erkannt. Wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransports

gelangten im Deutschen Reiche zur Aburtheilung 1894: 808 Personen wegen 757 strafbarer Handlungen, 1895: 792 Personen wegen 730 strafbarer Handlungen. Verurtheilt wurden davon 1894: 534, 1895: 514 Personen. Hierunter waren jugendliche, noch nicht 18 Jahre alte 1894 nur 18, 1895 nur 19. Freigesprochen wurden 1894: 274, 1895: 277 Individuen. Aus der unverhältnissmässig grossen Zahl der Freigesprochenen dürfte zu folgern sein, dass der Schuldbeweis bei diesen Delikten besonderen Schwierigkeiten unterliegt, dass aber auch die strafverfolgenden Behörden, des öffentlichen Interesses und thunlichster Klarstellung wegen, auch zweifelhafte Fälle wenigstens zur gerichtlichen Verhandlung bringen.

— Gegenüber der von verschiedenen Zeitungen gebrachten Mittheilung, dass sämmtliche **deutsche Lokomotivfabriken** bis Ende 1898 voll beschäftigt seien und neue Bestellungen erst im Frühjahre 1899 effektuirt werden könnten, wird — anscheinend von betheiligter Seite — darauf hingewiesen, dass diese Behauptung thatsächlich nicht zutreffe und dazu führen könne, dass über die Leistungsfähigkeit der deutschen Lokomotivfabriken ganz irrthümliche Ansichten wachgerufen werden. Die deutschen Lokomotivfabriken sind vielmehr nach der betreffenden Korrespondenz in der Lage, pro Jahr weit mehr Lokomotiven zu liefern, als sämmtliche preussische bezw. deutsche Staatsbahnen brauchen, und ergibt sich dies auch daraus, dass neben der vollen Deckung des inländischen Bedarfs eine sehr nennenswerthe Anzahl von Lokomotiven Jahr ein, Jahr aus nach dem Ausland ausgeführt werden. Thatsächlich unrichtig ist ferner, dass die Lokomotivfabriken bis Ende 1898 bereits voll beschäftigt seien. Erfreulicherweise ist der Geschäftsgang zur Zeit ein recht flotter, die deutschen Lokomotivfabriken würden aber sehr wohl in der Lage sein, weitere Lieferungen auch für 1898 zu übernehmen und auszuführen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Das neue Steuergesetz und die Eisenbahnen.** Welchen tief einschneidenden Einfluss die Steuerreform auf die künftige Steuerleistung der Eisenbahnen haben wird, davon gibt eine Darlegung Zeugniss, welche in dem Staatsvoranschlage des Eisenbahnministeriums für das Jahr 1898 enthalten ist. Bei der Präliminirung der Ausgaben der Staatsbahnen werden die Steuern und nichtärarischen Zuschläge um 490 820 fl. höher angesetzt, obschon angenommen wird, dass der der Steuerbemessung zu Grunde zu legende Reingewinn um 401 638 fl. niedriger sein wird als der vorjährige. Das höhere Präliminare ist eine Folge des am 1. Januar 1898 in Wirksamkeit tretenden neuen Steuersystems, welches die Bahnen in doppelter Weise trifft, einmal dadurch, dass an Stelle der bisherigen Einkommensteuer sammt ausserordentlichem Zuschlag von zusammen 10 % eine Erwerbsteuer von 10,5 % tritt, und zum zweiten dadurch, dass eine geänderte Vorschreibung der Steuer zur Einführung gelangt. Nach den bisher gültigen Gesetzen waren nämlich von der Gesammtsteuer (sammt ausserordentlichem Zuschlag) der in Wien ansässigen Hauptbahnen 40 % an dem Sitze der obersten Geschäftsleitung, also in Wien, und 60 % in den Hauptstädten der von der Bahn durchzogenen Länder zu entrichten. Die Landgemeinden gingen leer aus. Nach dem neuen Gesetze gelangen in Wien nur 35 % der Erwerbsteuer und 65 % in den anderen Ortschaften, und zwar nicht blos in den Landeshauptstädten, sondern auch in den Landgemeinden zur Vorschreibung. Welche Konsequenzen dies speziell für die Staatsbahnen haben wird, erläutert das Eisenbahnministerium in folgender Weise: Die Verschiebung in der Veranlagung zieht eine Erhöhung der Zuschläge nach sich, weil in den meisten Landeshauptstädten höhere Zuschläge als in Wien eingehoben wurden. Die Zuschläge betragen nämlich in Wien 37 % gegen 83 % in Linz, 100 % in Salzburg, 106 % in Brünn, 93 % in Troppau, 102 % in Lemberg, 147 % in Bregenz. Die Umlagen in den Landgemeinden aber übersteigen selbst diese Zuschläge noch um ein Bedeutendes. Was hier bezüglich der Wirkung auf die Staatsbahnen gesagt ist, das gilt in sinngemässer Anwendung auch für die Privatbahnen.

— Auf Rechnung des Jahres 1898 soll im Bereich der österreichischen Staatsbahnen für **Herstellung zweiter Geleise** ein Betrag von 672 700 fl. verwendet werden. Bisher sind nur 942 km = 10,4 % des Gesammtnetzes der Staatsbahnen mit Doppelgeleisen ausgestattet; hiervon entfällt der grösste Theil auf Linien, woselbst das zweite Geleise nicht zur Befriedigung eines Verkehrsbedürfnisses, sondern aus strategischen Rücksichten gelegt worden ist. Seit 1896 wird bekanntlich die Strecke Wien-Salzburg, soweit sie noch nicht doppelgeleisig ist, mit einem zweiten Geleise ausgestattet, hierfür müssen noch 2 000 000 fl. aufgewendet werden. Für das Jahr 1898 wird ein weiterer Betrag von 400 000 fl. seitens der Regierung angesprochen. Neben der Linie Wien-Salzburg soll nunmehr auch die zweite wichtige Verkehrsader der Staatsbahnen, die Linie Wien-Eger, bezw. Wien-Prag das zweite Geleise erhalten. Bisher ist es nur auf der kleinen Strecke Wien-Tulln gelegt. Jetzt soll es zunächst bis Absdorf fortgesetzt werden. Der Kredit, welcher vorläufig für diesen Zweck in Anspruch genommen wird, beläuft sich auf 222 300 fl. Ausserdem wird für die durch die bayerischen Staatsbahnen durchzuführende Legung des zweiten Geleises in der Strecke Salzburg - Reichsgrenze, für welche für 1897 das Gesammterforderniss von 126 000 fl. angesprochen worden war, ein Betrag von 50 400 fl. für 1898 neuerlich angesprochen, nachdem bei den für 1897 bewilligten Krediten ein Betrag in gleicher Höhe vorläufig unverwendbar blieb.

— Der Staatsvoranschlag und das Investitionspräliminare des Eisenbahnministeriums sind nunmehr im Drucke erschienen. Das Erforderniss dieses Ministeriums ist mit 96 525 500 fl. präliminirt, wovon 5 048 100 fl. auf ausserordentliche Ausgaben entfallen. Dem gegenüber steht eine Einnahme von 116 484 400 fl. aus dem Ordinarium und von 2 345 400 fl. aus dem Extraordinarium, also von zusammen 118 829 800 fl. Das Eisenbahnbudget bilanzirt sonach mit einem Ueberschuss, welcher indessen nur nominell ein solcher ist, weil der Aufwand für die aus dem Eisenbahnbau und der Eisenbahnverstaatlichung entstandene Staatsschuld nicht unter den Ausgaben verrechnet wird. Ueber die **Rentabilität der Staatsbahnen** stellt das Eisenbahnministerium folgende Berechnung an: Das Erforderniss für das in den Staatsbahnen investirte Kapital beträgt im Etat der Staatsbahnverwaltung 8 204 100 fl., im Etat der Staatsschuld 32 986 580 fl., sonach zusammen 41 190 680 fl. Ferner hat der Staat für den Bau bezw. Ankauf von Bahnen, für den Verzicht auf Forderungen an die Pilsen - Prisener Bahn, für Uebernahme von Stammaktien der Lokalbahn Laibach-Stein und endlich für nachträgliche Investitionen zusammen 311 749 253 fl. Kapital aufgewendet, was zu 4,5 % ein weiteres jährliches Erforderniss von 13 249 343 fl. bedeutet. Endlich erfordert das Investitionspräliminare der Jahre 1897 und 1898 eine Summe von 17 852 800 fl., für welche mit Rücksicht auf die Begebung der Investitionsanleihe unter pari ein Zinsfuss von 3,8 % angenommen wird. Das ergibt sonach ein Erforderniss von 678 407 fl. Zählt man diese Kosten zusammen, so stellt sich der Aufwand für Verzinsung und Tilgung des in den Staatsbahnen investirten Kapitals auf 55 118 430 fl. Der aus dem Präliminare resultirende Ueberschuss der Staatsbahnen beläuft sich auf 33 876 300 fl. Es ist sonach zur vollen Deckung des durch die Staatsbahnen verursachten Aufwandes ein Staatszuschuss von 21 242 130 fl. erforderlich. Das Anlagekapital für sämmtliche im Staatsbetriebe stehenden Bahnen wird sich im Jahre 1898 auf 1 208 728 710 fl. belaufen. Der präliminirte Betriebsüberschuss entspricht sonach einer Verzinsung des Anlagekapitals mit 2,8 %. Wird indessen berücksichtigt, dass gegenwärtig von dem Anlagekapital 27 210 667 fl. durch Konvertirungen und Verloosungen getilgt sind, so stellt sich die Verzinsung etwas günstiger, nämlich auf 2,87 %.

— Beim Vergleiche der **Transport-Einnahmenergebnisse der österreichischen Staatsbahnen** im September d. J. mit jenen des gleichen Monates des Jahres 1896 zeigt sich im Personenverkehre eine Wenigerfrequenz von 37 396 Personen mit einer Mehreinnahme von 10 008 fl. Hiervon entfällt auf die westlichen Staatsbahnen eine Frequenz- und Einnahmenverminderung um 119 928 Personen und 38 478 fl., auf die Staatsbahnen in Galizien dagegen eine Steigerung der Frequenz und Einnahme um 82 532 Personen und 48 486 fl. Im Güterverkehre ergibt sich eine Zunahme der Frequenz und Einnahme um 203 812 t und 298 004 fl., wovon auf die westlichen Linien 139 180 t und 148 008 fl. und auf die Staatsbahnen in Galizien 64 632 t und 149 996 fl. zu rechnen sind. Die Mehrfrequenz der westlichen Staatsbahnen beruht vorwiegend auf der stärkeren Verfrachtung von Koks, Baumaterialien (meist für den Bau der Wiener Stadtbahn), dann von Erzen, Holz, Wein und Zucker. Nachdem jedoch in den zumeist auf grössere Entfernungen zur Beförderung gelangenden Artikeln, Getreide, Mehl, Mahlprodukte, Malz, eine Verminderung der Frequenz um etwa 3 400 Wagenladungen eingetreten ist, die übrigen, vorerwähnten Waarengattungen aber zum grösseren Theile auf nur kurzen Strecken und zu niederen Frachtsätzen gefahren wurden, steht der beträchtlichen Mehrfrequenz eine verhältnissmässig geringe Mehreinnahme gegenüber. Auf den Staatsbahnen in Galizien ist in Baumaterialien, Getreide, Heu, Holz und Eiern eine erhebliche Mehrbeförderung zu verzeichnen, während bei Kohle, Mehl, Mahlprodukten und Petroleum eine Abnahme in der Frequenz eingetreten ist. Insgesammt ergab sich aus dem Personen- und Güterverkehr der österreichischen Staatsbahnen im September d. J. eine Mehreinnahme von 308 012 fl. und für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September d. J. eine solche von 3 331 687 fl.

— In einer der letzten Sitzungen des Budgetausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses wurde eine Resolution beschlossen, durch welche die Regierung aufgefordert wird, die Projektsverfassung für die zerstörte **Eisenbahnstrecke Aussee-Obertraun (Koppenthalbahn)** soweit zu beschleunigen, dass sie noch im Laufe dieses Jahres wegen Anforderung eines Spezialkredites zu deren Wiederherstellung an das Abgeordnetenhaus herantreten könne. Finanzminister von Bilinski gab die Erklärung ab, dass für die genannte Strecke die Trasse noch nicht feststehe, dass aber diese Staatsbahnlinie so bald als möglich wiederhergestellt werden und hoffentlich noch im Jahre 1898 fertig sein würde. Dieser Erklärung wäre noch beizufügen, dass für den Neubau der Linie 3 Varianten in Erwägung gezogen sind. Die erste wäre die unveränderte Erneuerung der alten Bahnstrecke. Die zweite Trasse führt durchschnittlich etwa 3—5 m oberhalb der alten Linie und würde in diesem Falle die Ueberschwemmungsgefahr ausgeschlossen sein, während den Lawinenstürzen durch einen Tunnelbau begegnet werden soll. Die dritte Variante würde die Staatsbahnlinie Ischl-Steg-Hallstatt als Sackbahn bestehen lassen und die Verbindung zwischen Ischl und Aussee von Steg aus über die Passhöhe der Petschen herstellen. Die 2 letztgenannten Pläne sind an sich gewiss sehr rationell, doch wäre ihre Verwirklichung mit sehr namhaften Kosten verbunden.

— Auch die **zweite Oktoberdekade** ist für den **Eisenbahnverkehr** recht unbefriedigend ausgefallen. Die Hauptursache für den Verkehrsrückgang liegt in dem argen Darniederliegen des Transitverkehrs als Folge der diesjährigen Missernte und der ungünstigen industriellen Lage. Die Nordbahn hat in der Zeit vom 10. bis 20. d. Mts. 1 055 536 fl. vereinnahmt, das sind um 100 404 fl. weniger als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Vom 1. bis 20. d. Mts. beträgt die Mindereinnahme 429 262 fl. Die Staatsbahngesellschaft vereinnahmte in der Zeit vom 10. bis 20. d. Mts. 853 193 fl. oder um 111 625 fl. weniger als in der entsprechenden Vorjahrsperiode. Seit Jahresbeginn ergibt sich bereits ein Ausfall von 1 143 988 fl. Die Einnahmen der Nordwestbahn in der Berichtszeit hielten sich fast vollständig auf der Höhe des Vorjahres. Dagegen bleiben seit Jahresbeginn Mindereinnahmen von 518 454 fl. auf dem garantirten Netz, von 64 603 fl. auf der Elbethalbahn und von 162 837 fl. auf der süd-norddeutschen Verbindungsbahn. Die Einnahmen der Südbahn betrugen in der Zeit vom 10. bis 20. d. Mts. 1 383 888 fl., das sind um 416 fl. mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Für die Zeit vom 1. Januar bis 20. d. Mts. resultirt eine Mehreinnahme von 394 898 fl. gegenüber 1896.

— Anlässlich der Sicherstellung der Eisenbahnlinie von Teplitz (Settenz) über Lobositz, Leitmeritz und Böhmisch-Leipa nach Reichenberg, für welche unter dem 13. Juni 1896 der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe ertheilt worden ist, hat es sich als wünschenswerth herausgestellt, die 18 km lange **Staatsbahnlinie von Böhmisch-Leipa nach Niemes** in die oben genannte Eisenbahnverbindung einzubeziehen. Im Verlaufe der diesbezüglich geführten Verhandlungen hat sich, wie dem Staatsvoranschlag für das Jahr 1898 zu entnehmen ist, die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft bereit erklärt, die von den übrigen Staatsbahnen ganz isolirte und wenig rentable Staatsbahnlinie von Böhmisch-Leipa nach Niemes, welche s. Zt. von der österreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft erbaut und zufolge des mit dem Gesetze vom 27. Dezember 1893 genehmigten Uebereinkommens vom 31. Mai 1893 zugleich mit den sonstigen Linien der genannten Bahngesellschaft vom Staate erworben worden ist, um den Betrag von 1 300 000 fl. mit Wirksamkeit ab 1. Januar 1898 käuflich zu erwerben, und ist sie an dieses Anerbieten bis zum 31. Dezember d. J. gebunden. Der Gesetzentwurf wegen Ertheilung der Ermächtigung zur Veräusserung der Staatsbahnlinie von Böhmisch-Leipa nach Niemes und wegen Gewährung der aus diesem Anlasse zuzugestehenden Stempel- und Gebührenbefreiung soll demnächst zur verfassungsmässigen Behandlung eingebracht werden.

— Ueber den Zeitpunkt der Einbringung der Gesetzvorlage über die **Tauernbahn** im Reichsrathe verlautet in Prager Blättern, die Vorlage sei unter den jetzigen ungeordneten Verhältnissen des Parlaments noch nicht in Aussicht genommen. Sofern die parlamentarische Lage innerhalb dieses Sessionsabschnitts keine Veränderung erfahren sollte, dürfte also auch die Einbringung des Gesetzentwurfs erst späterhin erfolgen, zu einem Zeitpunkte, in dem die Bedingungen für seine parlamentarische Erledigung wirklich gegeben sind.

— Laut Mittheilung der Direktion der königlich ungarischen Staatseisenbahnen wird der **Verkauf von Eisenbahn-Fahrkarten bei Privaten** (mit Ausnahme der Fahrkarten-Stadtbüreaus) sowie die Lösung in vorhinein von Nachbar-Verkehrskarten und sogen. Kuponbillets mit **31. Dezember d. J. gänzlich** eingestellt. Die in vorhinein gelösten und bis zu diesem Termine nicht benutzten Nachbarverkehrs- und Kuponbillets verlieren ihre Gültigkeit und dürfen zur Fahrt nicht mehr benutzt werden; sie werden bei jener Verkaufsstelle, wo sie gelöst wurden bezw. wenn sie bei einem Privatverkäufer angeschafft worden sind, in jener Eisenbahnstation, mit welcher derselbe die Abrechnung gepflogen hat, in unbeschädigtem Zustande binnen 3 Monaten, das ist bis Ende März 1898, gegen Vergütung des vollen Werthes zurückgelöst. **Ueber diesen Termin hinaus** werden Reklamationen wegen Rückvergütung nicht mehr berücksichtigt.

— Nebst den Staatsbahnen haben auch zwei grosse Privatbahnen ihren **Schienenbedarf** für die nächsten 5 Jahre bei den kartellirten Werken gedeckt. Es sind dies die Buschtěhrader und die Aussig-Teplitzer Bahn. Der Bedarf dieser beiden böhmischen Bahnen ist in normalen Zeiten nicht sonderlich gross, für die nächsten Jahre jedoch bedeutend, weil die Aussig-Teplitzer Bahn den Ausbau der nordböhmischen Transversallinie Teplitz-Reichenberg, die Buschtěhrader Bahn die Legung des zweiten Geleises auf beiden Netzen zu vollführen hat.

— Aus Anlass der Verhaftung des Inhabers des „Eisenbahntarif- und Auskunftsbüreaus Herold“ in Wien bespricht die „Neue Freie Presse“ in einer längeren Abhandlung die Entwickelung und rasche Vermehrung der sogenannten **Privat-Reklamationsbüreaus**, deren sich das Publikum besonders häufig zur Geltendmachung von Frachterstattungs-Ansprüchen bedient und deren Zahl sich in Oesterreich-Ungarn auf fünfzig bis sechzig, d. i. also bei einer Gesammtbahnlänge von rund 30 000 km je eines auf 500—600 km, beläuft. Arger Missbrauch hat sich vielfach dieses Unternehmungszweiges bemächtigt und aus der gegenwärtig berechtigten Reklamationsindustrie hat der wirthschaftliche Schädling des Reklamationswuchers sich entwickelt.

Diese Parasiten des Frachtgeschäftes sind emsig an der einträglichen Arbeit, so viel Frachtbriefe als nur möglich mit den geringsten Kosten und auf welche Art immer zusammenzuraffen (Einverständniss-) „Bescheinigungen“ (des Berechtigten) unter Vorgabe ganz geringfügiger Differenzen herauszulocken oder selbst zu fabriziren. Dabei überschwemmen sie die Bahnverwaltungen neben begründeten Ansprüchen noch mit hunderten, von nicht selten sogar gefälschten Frachtbriefen, für welche sie versuchsweise ganz Ungebührliches oder Beträge von 1 bis 10 kr., derentwegen kein Kaufmann der Welt reklamiren würde, verlangen, was für die Bahnen eine ebenso empfindliche als nutzlose Arbeits- und Kostenvermehrung bedeutet. Aber auch abgesehen davon, bringt es dieses Unwesen mit sich, dass ganz enorme Frachterstattungssummen nicht dem wirklichen Geschäftsverkehre zu gute kommen, sondern nur einzelnen Personen einen unberechtigten Vortheil bringen.

Dass diesem Reklamationsmissbrauch gesteuert werde, erscheint im Interesse der Parteien und der Bahnen gleich wünschenswerth. Wie dies zu erreichen ist, ob durch Absehen von jedem Legitimationsnachweise, wenn eine der beiden Vertragsparteien (Absender oder Empfänger) selbst reklamirt, dagegen durch Forderung einer urkundlichen Legitimation im Falle der Reklamation durch einen Dritten, oder ob in den Zusatzbestimmungen zum Eisenbahn-Betriebsreglement die ausschliessliche Zahlung von Ersätzen an den Berechtigten, auch wenn die Reklamation durch einen anderen eingebracht wird, festzusetzen wäre, oder in irgend welcher anderen Art, wie etwa durch Schaffung billiger offizieller Frachtbrief-Revisionsbüreaus, in welcher Richtung der Handels- und Gewerbekammer Innsbruck ein bedeutsamer Schritt durch Aufstellung eines solchen, nach ihr selbst sich benennenden Büreaus nachzurühmen ist, das zu erwägen und zu berathen, wäre wohl die Sache der betheiligten Bahnverwaltungen, Behörden und Korporationen. Gewiss hiesse es, das Kind mit dem Bade verschütten, wollte man die Heilung dieser Zustände durch eine radikale Beseitigung der reellen Privat-Reklamationsbüreaus überhaupt versuchen, denn wie einerseits der Geschäftswelt nicht die Dienste tarifkundiger Vertreter entzogen werden dürfen, so liegt andererseits ein auf reeller Grundlage geführter Betrieb derartiger Büreaus auch im Interesse der Bahnen selbst, da ja die Geltendmachung nur wirklich begründeter und präzise formulirter Ansprüche unter sachverständiger Tarifauwendung und -Berufung geradezu eine Arbeitserleichterung für letztere bedeuten würde. Wohl aber wäre unter gleichmässiger Wahrung der berechtigten Interessen aller drei Parteien — Verfrachter, Bahnen und Berufsreklamanten — als Ziel der anzustrebenden Reform ins Auge zu fassen, dass unter der Einwirkung der möglichsten Erleichterung und Kostenlosigkeit für selbst reklamirende Bahnbenützer einerseits und möglichster Verhütung gewinnbringender und daher sehr verlockender Missbräuche andererseits mit der Zeit eine Umwandelung der Privat-Reklamations- in blosse Privat-Revisionsbüreaus herbeigeführt **werde**, denen die Geschäftsleute

ihre Frachtbriefe zur Prüfung und eventuellen Anfertigung des Reklamationsschreibens übergeben, um sodann die Erhebung konstatirter Ansprüche, insbesondere aber die Empfangnahme der liquiden Beträge selbst vorzunehmen. Hierbei würde sich der Ertrag solcher Büreaus noch immer lohnend genug gestalten. Aber noch ein weiterer, gar nicht zu unterschätzender Vortheil würde aus einer derartigen Aenderung des gegenwärtigen Zustandes für den allgemeinen Geschäftsverkehr dadurch erwachsen, dass die Bahnen sich in vielen Fällen weit eher zur Gewährung von nach strengem Rechte nicht gebührenden Frachterstattungen oder Entschädigungen aus Billigkeitsgründen entschliessen werden, wenn sie die Ueberzeugung haben, dass dieselben dem Verfrachter und nicht einer zweifelhaften Mittelsperson zu gute kommen.

— In der Fachsitzung der ungarischen Akademie der Wissenschaften vom 18. Oktober d. J. gab das ordentliche Mitglied Alexander Lipthay als Antrittsvortrag, eine gedrängte Analyse des jüngsterschienenen ersten Heftes des dritten Bandes seines vom ungarischen Ingenieur- und Architektenverein herausgegebenen grossen **Werkes über Eisenbahnbau.** Dieser dritte Band behandelt den Eisenbahnunterbau.

Vereins-Ausland

— Der **Verwaltungsrath der Schweizer Nordostbahn** ist zum 3. November d. J. nach Zürich einberufen. Unter den zur Berathung stehenden Gegenständen befinden sich Anschaffung von Güterwagen, die Frage über den Bau eines Güterbahnhofes in Zürich und der Bericht über die Ausführung des von dem Bundesrath Zemp in der Streikfrage gefällten Schiedsspruches.

— Die französische Deputirtenkammer hat mit 358 gegen 145 Stimmen die Vorlage betreffend die **Verlegung des Pariser Orléansbahnhofes** nach dem alten Rechnungshof am Quai d'Orsay angenommen.

— Der italienische Bautenminister ermächtigte die drei grossen Eisenbahnbetriebs-Gesellschaften vom 26. November ab die durch das Gesetz genehmigte 10% **Preiserhöhung der Schnellzugstaxen** (siehe No. 69 S. 646 d. Ztg.) einzuführen. („Voss. Ztg.")

— Vom Sultan ist eine Jrade erlassen worden, welche die Bewilligung des **Anschlusses der bulgarischen Bahn Küstendil-Kumanova** ausspricht.

— Mit Bezug auf die Verhandlungen, welche zwischen dem englisch-deutschen Syndikat und der brasilianischen Regierung wegen der **Pacht der brasilianischen Centraleisenbahn** stattgefunden haben, konstatirt das „South American Journal", dass die Angelegenheit jetzt wie folgt steht: Der von dem Syndikat unterbreitete Vorschlag hatte die Form einer Anleihe an die Regierung, deren Dienst durch die Einkünfte aus der Eisenbahn sichergestellt wurde; das Syndikat führte indessen aus, dass seiner Meinung nach es wahrscheinlich imstande sein werde, die Linie so erfolgreich zu betreiben, dass die der Regierung zufallende Verpflichtung thatsächlich nur eine nominelle sein werde, sobald einmal die Betriebsarrangements zu einer genügenden Entwickelung gediehen wären. Es wurde ferner vorgeschlagen, ein gewisser Theil des vorzuschiessenden Baarbetrags möge im diesseitigen Guthaben der Regierung verbleiben, so dass die letztere der Verpflichtung enthoben wäre, den nämlichen Betrag nach Europa zu remittiren mit der entsprechenden ungünstigen Einwirkung auf den Stand des Wechselkurses. Diese Bedingungen weichen zugestandenermaassen von denjenigen ab, wie sie in dem Gesetz niedergelegt sind, welches die Regierung zu den Verhandlungen autorisirte, indem dieses ausdrücklich besagte, dass die Angebote auf Grund einer Pacht der Eisenbahnen für 60 Jahre abgegeben werden und dass der Erlös (theilweise) zur Tilgung von Papiergeld dienen sollte. Trotzdem gab sich das Syndikat der Hoffnung hin, dass die Offerte Annahme finden werde, da dringender Bedarf für Baarmittel vorlag und keine andere Offerte eingelaufen war. Das Syndikat überliess der Regierung, sich bis zum 20. d. Mts. zu entscheiden. Viele Aeusserungen sind zwischen den Agenten des Syndikats und der Regierung ausgetauscht worden, seitdem die Offerte unterm 9. September d. J. abgegeben wurde, in der Absicht zu einem modifizirten Abkommen zu gelangen. Das Datum des Erlöschens der Option ist nun vorübergegangen, aber die Regierung hat sich nicht in der Lage gesehen, die vorgeschlagenen Bedingungen anzunehmen. Wir hören, dass die Unterhandlungen fortgesetzt werden, und es wird gehofft, dass es noch zu irgend einem Abschluss kommen werde. Die hauptsächlichste Opposition gegen die Verpachtung der Bahn geht von den Angestellten aus, welche nicht weniger als 13 000 Köpfe umfassen und natürlich ihre politischen Hintermänner haben.

— In dem statistischen **Jahresberichte** der zwischenstaatlichen Verkehrskommission über das am 30. Juni d. J. beendete Fiskaljahr der **amerikanischen Bahnen** finden sich interessante Daten über das Eisenbahnnetz des grossen Landes. Die Gesammtlänge der Bahnen bezifferte sich am Schlusse jenes Fiskaljahres auf 182 776 englische Meilen und hat um 2 119 Meilen gegen das Vorjahr zugenommen. Die Zahl der bankerotten Bahnen hatte im Vergleich zu dem voraufgegangenen Jahre zwar um 18 abgenommen, belief sich aber immer noch auf 151 mit einem Schienennetz von 40 475 Meilen. Das Aktienkapital dieser von Masseverwaltern kontrolirten Bahnen betrug 742 597 688 D., ihre fundirte Schuld 999 733 766 D. Ueber die Masse des Betriebsmaterials gibt folgende Zahlen-Zusammenstellung Aufschluss: 35 950 Lokomotiven, Zunahme 251; Personen- und Frachtwagen 1 297 645, Zunahme 27 088. Bewerkstelligt wurde der gesammte Bahnbetrieb durch ein Heer von 836 260 Bediensteten, deren Gehälter und Löhne 60 % der gesammten Betriebskosten, etwas weniger als im vorausgegangenen Jahre, betrugen. Das im Bahnbetrieb angelegte Kapital berechnete die Kommission auf 10 566 865 771 D.; die Kapitalisirung belief sich demnach für die englische Meile auf 59 610 D. und mit Hinzurechnung der laufenden Schulden auf 63 668 D. für die Meile. Das Aktienkapital der Bahnen betrug 5 226 527 269 Dollar, hiervon entfielen 969 986 692 D. auf Vorzugsaktien. Dividenden wurden auf über 70 % der Aktien bezahlt, und ihr Gesammtbetrag bezifferte sich auf 87 603 371 D. Die Zahl der während des Jahres beförderten Reisenden betrug 571 772 737 und erfuhr eine Zunahme von über 4 000 000. Im Frachtverkehr wurden 765 891 385 t Güter befördert; diese Höhe ist bisher im amerikanischen Bahnbetriebe nicht erreicht worden; die Zunahme im Vergleich zum voraufgegangenen Jahre betrug nahezu 70 000 000 t. Die Roheinnahmen aus dem Bahnbetriebe beliefen sich auf 1 150 169 376 D. und weisen eine Zunahme von 75 000 D. auf. Das Reineinkommen war um mehr als 33 000 000 D. grösser als im Jahre zuvor, ein Beweis, dass die Bahnverwaltungen umfassende Ersparnisse angeordnet haben. („B. B.-Z.")

— Nach dem soeben veröffentlichten 6. Jahresberichte der **St. Louis South Westernbahn**, welcher das am 30. Juni 1897 beendigte Fiskaljahr umfasst, stellten sich die Nettoeinnahmen auf 891 242 D. (im Vorjahre 782 192 D.). Die Zinsen, Steuern, Kursverluste usw. betrugen 954 430 D. (960 042 D.). Das Defizit beträgt daher 63 188 D. (177 850 D. im Vorjahre). Daraus ergibt sich, dass die Nettoeinnahmen um 109 050 D. zugenommen haben. Dieselben haben zwar auch in diesem Jahre nicht zur Zahlung der festen Lasten ausgereicht, immerhin ist das Defizit des Berichtsjahres um 114 661 D. geringer gewesen, wie das des vorhergehenden Jahres. In dem Berichte wird konstatirt, dass sich die allgemeine Geschäftslage in den der Bahn tributären Gebieten stetig bessere und dass für das am 30. Juni 1898 zu Ende gehende Fiskaljahr auf eine wesentliche Zunahme der Brutto- sowohl wie der Nettoeinnahmen mit Zuversicht gerechnet werden könne. Die physische Lage der Bahn sei während des Berichtsjahres erheblich verbessert worden, und werden die Verbesserungen in dem Maasse fortgesetzt werden, wie die Einnahmen solches gestatten.

— Die „Newyork. Staatsztg." schreibt: Der Chilkootpass, dessen wild zerklüftete Pfade der Goldsucher auf dem Marsche nach dem arktischen Dorado unter fürchterlichen Strapazen und Gefahren hinansteigen muss, wird bald ein überwundenes Naturhinderniss sein. Der Bau einer **Drahtseilbahn** ist geplant, die **von Dyea über den Gebirgskamm nach Crater Lake** führen soll. Die Unternehmer haben eine „Chilkoot Railroad and Transportation Co." gegründet und die Ausführung des Bahnprojektes der Trenton, N. J., Iron Co. übertragen, die sich verpflichtet hat, den Bau bis zum 15. Januar 1898 zu vollenden. Man will eine schwebende Drahtseilbahn anlegen; Passagiere und Fracht sollen in Wagen, die an Drahtseilen auf festen Eisenpfosten ruhen, bergan transportirt werden. Die ganze Strecke von Dyea über den Pass nach Crater Lake wird nur 8 englische Meilen lang sein und in 3 Abtheilungen gebaut werden. Die erste, in einer Ausdehnung von 4 Meilen, führt von Dyea 1 000 Fuss aufwärts nach Sheep Camp am Fusse des Chilkootpasses, von dort geht es 3½ Meilen aufwärts mit einem Anstieg von 2 500 Fuss bis zur Höhe des Gebirgskammes, dann kommt ein steiler Abhang von 500 Fuss und die Endstation Crater Lake ist erreicht. Einen Begriff von den ungeheuren Schwierigkeiten eines Marsches über diese Strecke gibt die Thatsache, dass Goldsucher volle 30 Tage brauchen, um mit ihrem Gepäck von Dyea bis Crater Lake zu gelangen. Die „Chilkootbahn" wird den Klondykefahrern die Reise ins Goldland während der Wintermonate ermöglichen. Auch ist, wenn der Betrieb kontraktmässig am 15. Januar 1898 eröffnet wird, die Gefahr einer Hungersnoth am Klondyke beseitigt, denn

von Crater Lake aus bietet die Weiterbeförderung während des Winters auf Schlitten keine grossen Schwierigkeiten. Der Newyorker Bahnbauingenieur Wm. Schweigart hat die Route für die geplante Bahn ausgelegt. Das nöthige Baumaterial wird noch diese Woche mittelst Schiff nach Dyea abgesandt werden.

— Um zwischen den Städten Newyork einerseits und Jersey City und Hoboken andererseits eine den Gesammtverkehr erleichternde Verbindung herzustellen, projektirt man, den **Hudson** mittelst einer **Hängebrücke** zu überbrücken, und hat in jüngster Zeit der Entwurf des Deutsch-Amerikaners Lindenthal, Chefingenieurs der North River Bridge Comp., die meiste Aussicht auf Verwirklichung. Nach diesem Entwurfe soll der Strom an einer nur 835 m breiten Stelle überbrückt werden. Die Brücke soll auf beiden Seiten mit den bestehenden Bahnnetzen verbunden und anfangs mit 8 Fahrgeleisen ausgerüstet werden, auf denen jährlich 160 000 000 Reisende befördert werden können. Zur Vermittelung des Verkehres werden 3 Stockwerke gebaut, wovon das unterste die 8 Eisenbahngeleise, das mittlere die Fahrbahn für die elektrischen Bahnen und leichten Lokomotiven und das oberste die Wege für die Fussgänger und Radfahrer erhalten wird. Zu beiden Seiten des Hudson werden eiserne Thürme gebaut, zwischen denen die Brücke eine Weite von 945 m erhalten soll gegenüber einer Weite von 521 m bei der (weitestgespannten) Forthbrücke. Die Seitenöffnungen bekommen eine Weite von je 600 m. Gewöhnliches Strassenfuhrwerk soll nicht passiren, weil hierfür die Rampen an beiden Brückenenden zu steil und unbequem ausfallen würden. Die Brücke enthält nur 2 Hauptträgerwände, welche den oberen Hängegurt, den unteren Streckträger und zwischen beiden die aus Drahtseilen bestehenden Trageisen enthalten werden. Der Hängegurt wird aus 4 Kabeln gebildet, von denen je 2 Kabel 19,8 m von einander entfernt übereinander gelegt und beide untereinander durch Gitterwerk verbunden und versteift werden sollen. Ein solcher Hängegurt wird Doppelkettengurt genannt und will Lindenthal die Uebelstände dieses Systemes durch Einlegung von Kniehebeln in der gelenkigen Aufhängevorrichtung über den Thürmen beseitigen. Für die Gesammtbauzeit sind 4 Jahre veranschlagt, die Baukosten der Brücke werden für 8 Geleise auf rund 90 000 000 ℳ. geschätzt. Man nimmt an, dass nach 10 jährigem Bestande der Brücke der Verkehr sich auf das vierfache des anfänglichen Verkehres (mit rund 12 000 000 ℳ. Nettoeinnahmen) steigern wird. („Oe. E.-Z.“)

— Das grossartige Werk der theilweisen **Ausnutzung der Wasserkraft der Niagarafälle**, welches für 10 Turbinen von je 5 000 PS. berechnet und angelegt ist, während bisher nur 3 Turbinen aufgestellt und in Betrieb waren, hat eine so unerwartet schnelle Ausnutzung der 15 000 PS. durch gewerbliche Etablissements und Elektrizitätswerke erfahren, dass die Gesellschaft durch fernere bereits abgeschlossene Kraftlieferungsverträge sich in die Nothwendigkeit versetzt sah, schleunigst die ganze Anlage, also die noch fehlenden 7 Turbinen und Dynamos zu ergänzen. Das Riesenwerk wird Ende 1897 imstande sein, 50 000 PS. abzugeben. Für 25 000 PS. hat die Niagara-Company bereits Abnehmer gefunden.

— Die Lieferung sämmtlicher eisernen Brücken, die auf der zu erbauenden **chinesischen Eisenbahn Woosung-Schanghai** benöthigt sind, ist deutschen Brückenbauanstalten übertragen worden. Die Eisenträger sowie die Lokomotiven sind in Amerika bestellt worden. Die Schienen werden auf den chinesischen Regierungs-Stahlwerken von Hanyang aus einheimischen Erzen hergestellt, und die Eisenbahnwagen in der Regierungs-Wagenbauanstalt in Tientsin.

— Der Kaiser von China soll — wie die „Frankf. Ztg.“ sich melden lässt — auf den Rath hoher Mandarinen hin fest entschlossen sein, die Eisenbahn in der chinesischen Mandschurei, die sogenannte **chinesische Ostbahn**, lediglich mit einheimischem Kapital bauen zu lassen und keine Anleihe von Russland dafür zu genehmigen.

Allgemeines.

— Angesichts der in neuester Zeit vorgekommenen Eisenbahnunfälle liefert ein Aufsatz von dem Bahnarzt Dr. Stepp in Nürnberg einen interessanten Beitrag für die **Beurtheilung der bei Eisenbahnunfällen auftretenden Erkrankungen**. Dr. Stepp veröffentlicht in der „Münch. Med. Wochenschrift“ die Krankengeschichten von 15 Personen, die bei Eisenbahnunglücksfällen verletzt wurden, und stellt den störenden Einfluss fest, den die erlittenen Verletzungen oftmals erst nach längerer Zeit auf die Verunglückten ausgeübt haben. Die anscheinend leichteren Unfälle, die nur in einer geringeren äusserlichen Verletzung bestehen, führen doch, durch die bei dem Unfall erlittene starke Erschütterung, im späteren Verlaufe mitunter zu schweren Erkrankungen und Berufsstörungen, ja in vielen Fällen zum Tode. Ein 46 Jahre alter Wagenwärter stürzte bei einer Entgleisung einen mässig hohen Bahndamm hinab; er hatte scheinbar keinen Schaden genommen und wollte nach etwa 14 Tagen seinen Dienst wieder antreten. Der Mann fühlte sich vollständig wohl, bis nach etwa 5—6 Wochen Schmerzen im Kopf und im Rücken auftraten und schliesslich der Gang hinkend wurde, weil er das rechte Bein nachschleifen musste. Nach einem Jahre trat ein starkes Ausfallen der Haare auf, sodass schliesslich der ganze Bart verloren ging, auch die Gesichtszüge erschlafften und wurden mager und faltig, und die Nachtruhe war durch die neuralgischen Beschwerden sehr gestört. Ein anderer Fall betrifft einen 38 Jahre alten Lokomotivführer, der bei einem Zusammenstoss auf Kopf, Rücken und Oberschenkel geschleudert, 15 Minuten bewusstlos liegen blieb. Nach einigen Tagen fühlte er sich schon wieder wohl, aber nach drei Wochen stellten sich Kopfschmerzen ein, der Gang und die Sprache wurden langsam und das Gedächtniss schwand. Nach 7 Monaten verlor der Mann seine Kopf- und Barthaare, sodass er vollständig kahl wurde, und auch die Gesichtszüge schrumpften ein; innerhalb eines Jahres war aus einem jugendfrischen Antlitz das Gesicht eines Greises geworden. 3 Jahre nach dem Unfall starb der Mann. Die weiter angeführten Fälle sind fast alle ähnlich verlaufen, es traten nach längerer Zeit erst die Folgen auf; in den meisten Fällen war vollständiger Haarausfall und Verfall der Gesichtszüge neben allgemeinen Störungen zu beobachten. Ein anderer Fall bietet einen Beweis für die rein psychische Wirkung des Schreckens und die daraus entstehenden Folgen. Ein Lokomotivführer erlitt einen Zusammenstoss, versah aber unmittelbar hinterher noch 11 Tage lang seinen Dienst. Dann meldete er sich als krank, trat jedoch nach vier Wochen seinen anstrengenden Dienst wieder an. Nach vier Monaten meldete er sich als dienstunfähig. Er gab an, er könne nicht einmal ein Stückchen Holz heben, werde müde beim Essen und die Füsse seien ihm schwer, so dass er nicht gehen könne. Der Mann befand sich in weinerlicher Stimmung, obgleich sein Köperzustand vortrefflich war. Er musste pensionirt werden, weil nichts mit ihm anzufangen war und eine Besserung seines Zustandes nicht eintrat. Der Verlauf gerade dieses Falles zeigt die tiefgehende psychische Wirkung sehr deutlich, wobei das späte Auftreten der krankhaften Vorstellungen besonders bemerkenswerth ist.

— Auf dem Uebungsplatz der Eisenbahnbrigade in Schöneberg bei Berlin fand vor einigen Tagen eine **Verwundeten-Transportübung** statt, die den Zweck hatte, mehrere neuere Einrichtungen im Dienste des Rothen Kreuzes zu erproben. Der Uebung wohnten u. a. der Wirkliche Geheime Kriegsrath Lenz als Vertreter des Kriegsministeriums, Generallieutenant Freiherr von Rössing von der Eisenbahnbrigade, Dr. Pannwitz vom Reichs-Gesundheitsamt, Stabsarzt Dr. Keisel von der Medizinalabtheilung des Kriegsministeriums bei. Für die Zwecke der Uebung hatte die Eisenbahnbrigade bezw. die Verwaltung der Militäreisenbahn einen Sonderzug bereit gestellt. Für die Ausführung war die „Freiwillige Sanitätskolonne Berlin“ herangezogen. Geübt wurde zunächst der Transport von Verwundeten unter Benutzung der vom Ingenieur Helldörfer, München, konstruirten fahrbaren Tragbahren. Das Bestreben des Militärsanitätswesens ist es schon seit längerer Zeit gewesen, eine Tragbahrkonstruktion zu erlangen, welche den im Zukunftskrieg durch die moderne Geschosswirkung erschwerten Transport der Verwundeten aus dem Terrain rasch bewerkstelligt und deren Bedienung vermindertes Personal und verringerte Kraft erfordert. Diesen Aufgaben soll das neue „Tragbahrenvehikel“ genügen. Die Bahre ist mit einem umklappbaren Rade ausgerüstet, wodurch eine augenblickliche Umwandlung der Tragbahre in eine einrädrige Fahrbahre zulässig ist, deren Einrad die Benutzung der schmalsten Feldwege und der schwierigsten Bodenformen gestattet. Zwei neben einander gestellte Tragbahren können sofort verkuppelt werden und bilden so eine zweirädrige Fahrbahre für zwei Verwundete, die nur eines Bedienungsmannes bedarf. Kuppelt man drei Bahren zusammen, so erhält man ein auch nur zweier Räder benöthigendes Fahrzeug von der Breite gewöhnlicher Wagen. Das Rad ist von einfachster Konstruktion und kann gleich der klappbaren Fussstütze und der Kuppelung an jede vorhandene Tragbahre angebracht werden. Mittelst der fahrbaren Tragen wurden die Verwundeten nach dem Sonderzug gebracht, an welchem drei Eisenbahn-Güterwagen angehängt waren, die nach dem auf der diesjährigen Leipziger Ausstellung mit der goldenen Staatsmedaille prämiirten System des Ober-Lazarethgehilfen J. Linxweiler vom 1. bayerischen Ulanenregiment für den Verwundetentransport eingerichtet waren. Das System ermöglicht, jeden Güterwagen ohne irgend welche Hilfswerkzeuge und ohne vorherige Uebung für den Krankentransport einzurichten. Es werden zu diesem Zweck bereit zu haltende Gasrohrsäulen

durch Verlängerung oder Verkürzung mittelst Schrauben senkrecht zwischen Boden und Decke der Wagen eingeklemmt. Im Innern der Röhren sind etagenweise Spiralfedern angebracht, auf welchen in Flachschlitzen der Säulen Querstücke ruhen, die Hängefedern zur Aufnahme der Bahren tragen. Die Einrichtung sichert möglichste Bequemlichkeit durch Aufheben der senkrechten und waagerechten Erschütterungen. Nach Beladung des Zuges erfolgte eine Fahrt auf der preussischen Militärbahn zur Erprobung der Funktionirung des Systems.

— Mehrere Zeitungen berichten über die **Erfindung** eines Amerikaners, dem es gelungen sein soll, das Problem zu lösen, **mit einem fahrenden Eisenbahnzuge eine Drahtverbindung herzustellen**, die es gestattet, mit jedem auf der Fahrt befindlichen Zuge von der nächsten Station vor ihm aus zu sprechen. Dieses Verfahren soll von Fachmännern bereits mit glänzendem Erfolge geprüft worden sein und gegenwärtig auf der Pennsylvaniaeisenbahn einer Probe unterzogen werden.

Nach unserer Ansicht wird man gut thun, diese Meldung mit grösster Vorsicht aufzunehmen.

— Ueber die **Gefährlichkeit der elektrischen Leitungen** hat Prof. Weber in Zürich eingehende Versuche gemacht, deren Ergebnisse namentlich jetzt von ganz besonderem Interesse sind, wo überall durch die Anlage von elektrischen Bahnen Leitungen angebracht werden, mit denen das Publikum in Berührung kommen kann. Bekanntlich werden die aus Kupferdraht bestehenden Leitungen für elektrische Bahnen meistentheils frei, also unumsponnen, verlegt und an Masten, ähnlich den Telegraphenstangen, aufgehängt und fortgeleitet. Da für den Betrieb der Bahnen eine grosse elektrische Kraft erforderlich ist, muss auch die Spannung, also die Stärke der zugeleiteten Elektrizität, eine sehr hohe sein. Prof. Weber hat nun durch geeignete Anordnungen festgestellt, welche Stromstärken der Mensch ertragen kann, ohne direkten Schaden zu nehmen. Die Versuche nahm Prof. Weber an sich selbst vor, und sie entsprechen daher den thatsächlichen Verhältnissen. Bei der verhältnissmässig noch geringen Stromspannung von 30 Volt Spannungsdifferenz wurden beim Anfassen der Leitungen mit feuchten Händen die Finger, das Handgelenk, der Ober- und Unterarm fast vollständig gelähmt; die Finger konnten nicht bewegt, das Gelenk nicht mehr gedreht werden. Die Schmerzen in den Fingern und Armen waren so gross, dass Prof. Weber sie nur etwa 10 Sekunden ertragen konnte; es war ihm aber noch möglich, mit Aufbietung aller Willenskraft die Drähte loszulassen. Wurde die elektrische Spannung auf 50 Volt erhöht, so waren im Moment des Anfassens der Drähte alle Muskeln gelähmt, und es war unmöglich, dieselben wieder loszulassen. Dabei waren die Schmerzen so gross, dass sie nur eine Sekunde zu ertragen waren, und Prof. Weber unwillkürlich laut aufschrie. Die vorstehenden Versuche geben einen Begriff von der grossen Gefahr, die elektrische Leitungen bieten, wenn man mit beiden Drähten gleichzeitig in Berührung kommt; dagegen ändert sich die Sache sofort, wenn man nur einen Draht anfasst, der zu einer Leitung gehört, bei der die Erde die Stelle des zweiten Drahtes vertritt. Bei den elektrischen Strassenbahnen benutzt man nämlich die Schienen als zweiten Draht, und durch diese theilt sich die Elektrizität auch dem Erdreich mit. Als Prof. Weber, in der Nähe der Schienen stehend, einen Leitungsdraht anfasste, durch den ein elektrischer Strom von 2000 Volt geleitet wurde, also 40fach so stark wie beim ersten Versuch, fühlte er nur starkes Brennen und konnte den Draht beliebig loslassen. Die Verschiedenheit der Wirkung erklärt sich dadurch, dass die Stiefelsohlen eine vorzügliche Isolationsschicht bilden und dadurch den Durchgang des elektrischen Stromes durch den Menschen zur Erde sehr erschweren. Entgegen der im Publikum herrschenden Ansicht von der grossen Gefährlichkeit der elektrischen Bahnleitungen kommt Prof. Weber zu dem Schluss, dass das Berühren eines Leitungsdrahtes durch einen Menschen, der mit trockenen Schuhen in der Nähe der Schienen steht, vollständig ungefährlich ist, so lange die Stromstärke nicht wesentlich höher als 1000 Volt ist. Da bei den meisten unserer elektrischen Bahnen nur eine Spannung von 500 Volt angewendet wird, ist die Gefahr also nicht sehr bedeutend. Wie aber aus den zuerst beschriebenen Versuchen hervorgeht, ist die Berührung einer direkten, aus zwei Drähten bestehenden Leitung im höchsten Grade lebensgefährlich, und da der Laie nicht unterscheiden kann, um was für eine Leitung es sich handelt, so sollte man jede Berührung eines elektrischen Leitungsdrahtes unbedingt unterlassen.

— Für den Verein deutscher Eisen- und Stahlindustrieller hat Dr. Rentzsch für 1896 die Ein- und Ausfuhr von Eisen- und Stahlwaaren sowie Maschinen von nahezu allen Ländern der Erde (in Summa 63) zusammengestellt. Die umfangreiche Arbeit schliest mit vergleichenden Uebersichten, von denen hier auszugsweise eine kurze Tabelle über den **Eisenverbrauch** wie über die **Roheisenproduktion** folgt. Dr. Rentzsch berechnet für 1896 auf den Kopf der Bevölkerung:

	die einheimische Roheisenproduktion	den Eisenverbrauch
Deutschland	121,5 kg	91,3 kg
Grossbritannien	220,3 „	116,4 „
Frankreich	60,6 „	55,7 „
Oesterreich-Ungarn	24,4 „	29,1 „
Belgien	143,5 „	79,1 „
Russland	10,7 „	18,9 „
Ver. Staaten von Amerika	121,5 „	118,3 „

Erzeugt wurden 1896 in Deutschland 6342000 t Roheisen. Werden sämmtliche Eisenwaaren und Maschinen auf Roheisen umgerechnet, so betrug für Deutschland die Einfuhr 528000 t, die Ausfuhr 2106000 t, der inländische Verbrauch 4764000 t. Unter den Eisen produzirenden Ländern der Erde behauptet Deutschland die dritte Stelle nach England und Nordamerika.

— In Anknüpfung an die — auch von uns in No. 83 gebrachte — Zeitungsmittheilung, wonach es einem amerikanischen Erfinder gelungen sei, Holz, ohne dessen Form zu verändern, derart bis in den innersten Kern zu imprägniren, dass dessen **Unverbrennlichkeit** garantirt sei, wird von der Münchener „Allgem. Zeitung“ festgestellt, dass die Priorität dieser Erfindung einem Deutschen, und zwar einem Münchener zukomme, dem Sachverständigen für das chemische Feuerlösch- und Schutzwesen, Herrn Konrad Gautsch. Wie dieser mitgetheilt, habe er bereits vor 15 Jahren das Problem, Bauholz bis auf den Kern absolut feuerfest zu machen, vollständig gelöst. Sowohl die Untersuchungsstation des Hygienischen Instituts der Münchener Universität, wie auch Professor Dr. Wittstein's chem. Laboratorium haben damals das von Gautsch imprägnirte Holz eingehend geprüft und es zeigte sich, dass es nicht einmal unter der hohen Hitzentwicklung eines Bunsen'schen Dreilochbrenners zum Entflammen gebracht werden konnte. In der Modellir- und Schnitzschule in Oberammergau wurde das imprägnirte Holz in verschiedener Weise bearbeitet, wobei sich ergab, dass es seine Naturfarbe beibehalten habe und bis ins Innere vom Imprägnirstoff durchdrungen war, ohne dass es schwerer zu bearbeiten gewesen wäre, wie anderes Holz; die Abfallspähne konnten nicht zum Entzünden gebracht werden. Angesichts dieser durch Dokumente belegten Thatsachen, zu denen sich die weiteren gesellen, dass damals (1882) die kaiserl. Admiralität in Berlin, die türkische Botschaft und die Marinesektion des k. k Reich-Kriegsministeriums zu Wien für die Gautsch'sche Erfindung hohes Interesse bekundeten, steht zu erwarten, dass nunmehr dem deutschen Erfinder sein Recht und die Anerkennung seiner werthvollen Neuerung zutheil wird. Es dürften sich aber auch die deutschen Behörden und Industriellen für diese deutsche Erfindung nunmehr lebhafter interessiren.

Bücherschau.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Herausgegeben von Dr. jur Georg Eger, Regierungsrath. XIV. Band. 1. Heft. Breslau J. U. Kern's Verlag (Max Müller). 1897.

An selbständigen Abhandlungen enthält das vorliegende Heft eine Erörterung des Reichsgerichtsraths a. D. Dr. Meves über die §§ 319 und 320 des deutschen Strafgesetzbuchs, den Schluss eines Aufsatzes über die Eisenbahn-Gesetzgebung in Elsass-Lothringen von Amtsrichter Coermann und den Anfang einer Abhandlung über die Rechtsgültigkeit der Strafbestimmungen in der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom Kammergerichts-Referendar Dr. Betz. Letztere, die Rechtsgültigkeit vertheidigende Darlegung, entbehrt nicht des aktuellen Interesses, da neuerdings mehrere Untergerichte, die Amtsgerichte zu Hamburg und Frankfurt a/M. sowie das Landgericht zu Hamburg, die Rechtsgültigkeit des betreffenden Abschnitts der Betriebsordnung verneint haben, wogegen das Hamburger Ober-Landesgericht sich der herrschenden, die Rechtsgültigkeit bejahenden Praxis der Gerichte angeschlossen hat. Meves tritt insbesondere auf Grund der Entstehungsgeschichte der Mehrheit der Ausleger darin bei, dass den „Vorstehern einer Eisenbahngesellschaft“ im § 320 St.-G.-B. auch die Vorsteher von Staatseisenbahnen zuzuzählen seien. Ob gerade die Argumentation aus der Vorschrift des Gesetzes so beweiskräftig ist, erscheint zweifelhaft. Den Abhandlungen vorausgestellt sind 65 Entscheidungen in- und ausländischer Behörden über mit dem Eisenbahnwesen mehr oder minder zusammenhängende Gegenstände. Zu begrüssen wäre es unseres Erachtens, wenn diese jetzt rein chronologisch aneinander gereihten Entscheidungen einigermaassen nach systematischen Gesichtspunkten geordnet werden könnten. Es würde dann ein rascher Ueberblick über das neue Material zu gewinnen, eine einzelne Entscheidung würde aber auch leichter aufzufinden sein. Den Schluss des interessanten Heftes bilden litterarische Besprechungen und Anzeigen sowie eine Uebersicht über die neueste Gesetzgebung.

Nachtrag.

— Die „Berl. Pol. Nachr." schreiben:

„Der **Wagenmangel**, welcher in den grossen Verkehrscentren, namentlich in dem Ruhrkohlenrevier, in neuerer Zeit stark hervortritt, scheint, nach Mittheilungen der Presse zu schliessen, dort zu dem Glauben geführt zu haben, dass er im ursächlichen Zusammenhange mit der vollen Erfüllung der aus anderen Kreisen des Verkehrs hervortretenden Wünsche steht. Insbesondere wird in dieser Hinsicht auf die Landestheile mit überwiegend landwirthschaftlichen Betrieben und auf den Versand der Zuckerrüben hingewiesen. Eine solche Annahme aber würde jeder thatsächlichen Unterlage entbehren. Die Centralstelle für Wagenvertheilung in Magdeburg, deren Betrieb Tag und Nacht ununterbrochen fortdauert, trifft vielmehr auf Grund der ihr regelmässig telegraphisch zugehenden Nachrichten über Bedarf an Wagen und Vorrath an solchen ihre Dispositionen ohne Unterschied des Landestheiles und des Erwerbszweiges so, dass die Gestellung der Wagen im Vergleich zu der Anmeldung durch den ganzen Umfang der Monarchie die gleiche ist. Dass natürlich Derjenige, welcher vielleicht ein Dutzend Wagen bestellt, nicht in dem Maasse gekürzt werden kann, wie Derjenige, welcher mehrere Hundert Wagen anmeldet, liegt auf der Hand. Im übrigen aber wird weder der Osten vor dem Westen, noch die Zuckerindustrie vor der Montanindustrie bevorzugt.

Der Wagenmangel steht in ursächlichem Zusammenhange mit dem selbst für die jetzige Periode aufsteigenden Verkehrs ungewöhnlich starken Versande der letzten Wochen. Namentlich hat sich bei den Ausfuhrindustrien eine sehr viel erheblichere Vermehrung des Bedarfs an Wagen herausgestellt, als nach Lage des allgemeinen Verkehrs vorauszusehen war. Dieser ausserordentliche Aufschwung des Verkehrs ist auch die Ursache, dass ausländische Bahnen und Privatbahnen jeder Art thunlichst das auf ihnen rollende Material zurückhalten und lieber die Gebühr für Anleihen der Wagen entrichten, als die von ihnen bedienten Verkehrsinteressenten durch Nichtgestellung geforderter Wagen kürzen. An Lokomotiven ist an sich kein Mangel; was in dieser Hinsicht zu bemängeln war, betraf allein den Bezirk der hessisch-preussischen Eisenbahndirektion Mainz; der dort zeitweilig aufgetretene Mangel an Lokomotiven ist aber durch Ueberweisung von neuen Lokomotiven längst beseitigt. Was den Wagenmangel anlangt, so ist von der Staatseisenbahn-Verwaltung alles gethan, was zu der dem steigenden Verkehrsbedürfnisse entsprechenden Vermehrung des rollenden Materials dienen konnte. Wie seit 1894 für eine Viertel Milliarde Betriebsmaterial theils beschafft, theils wenigstens bestellt ist, so sind auch jetzt die deutschen Wagenfabriken mit Lieferungen bis zum 1. April nächsten Jahres voll beschäftigt, und es wird schon jetzt die Vergebung der in dem Sommerhalbjahr nächsten Jahres auszuführenden Lieferungen vorbereitet. Mehr als in den letzten Jahren für Verstärkung des Wagenparks geschehen ist und noch geschieht, konnte unmöglich geleistet werden, es sei denn, dass man das Ausland zum Mitbewerb für die Lieferung der erforderlichen Güterwagen heranzog. Aber auch die Pressstimmen, welche namens oder doch im Interesse der heimischen Industrie die Klagen über Wagenmangel am lautesten erschallen lassen, werden schwerlich behaupten wollen, dass die Vergebung des Bedarfs von Wagen an das Ausland, welche allein noch übrig bliebe, den Wünschen und Bedürfnissen der heimischen Industrie entspräche."

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr. Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs für Steinkohlen etc. von Ueckendorf-Wattenscheid nach Altenkirchen wird von 0,62 ℳ auf 0,42 ℳ für 100 kg berichtigt.

Essen, den 25. Oktober 1897. (2403)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif VI. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Entfernung für Duderstadt-Wildungen auf Seite 11 des Nachtrages IV vom 1. Oktober 1897 auf 146 km berichtigt.

Cassel, den 26. Oktober 1897. (2404)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober d. J. ist unsere Wallückebahn (Kleinbahn) dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Die Uebergangsstationen sind für Wagenladungen und Stückgüter die Staatsbahnstation Kirchlengern und nur für Stückgüter die Staatsbahnstation Löhne.

Die Stationen der Wallückebahn sind: Kirchlengern, Obernbeck, Löhne, Haus Beck, Mennighüffen, Westscheid, Halstern, Tengern, Schnathorst, Wallücke.

Osnabrück, den 27. Oktober 1897. (2405)
Georgs-Marien Bergwerks- und Hüttenverein.

3. Güterverkehr.

Württemb.-südwestdeutscher Eisenbahnverband. Heft 3. (Pfälzisch-württembergischer Güterverkehr.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1897 gelangt zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag VII zur Einführung.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 15. Dezember 1897 in Kraft.

Stuttgart, den 26. Oktober 1897. (2406)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab werden in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) „Erze, auch aufbereitete usw. wie im Spezialtarif III genannt" mit den für Erde usw. unter A. a. der Anwendungsbedingungen vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen, und zwar bezüglich des Verkehrs zwischen den bayerischen Verbandsstationen einerseits und den Verbandsstationen der Direktionsbezirke Halle a/S. und Magdeburg, der braunschweigischen Landes-Eisenbahn und der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn andererseits, aufgenommen.

Magdeburg, den 26. Oktober 1897. (2407)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung und namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Kohlenverkehr. Zum Heft 1 des Ausnahmetarifs vom 1. April 1897 für die Beförderung von Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen nach niederländischen Stationen tritt am 1. November d. J. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend anderweite theilweise ermässigte Frachtsätze für die Station Sterkrade des Direktionsbezirks Essen und die Stationen Didam, Doetinchem und Wehl der holländischen Bahn, neue Frachtsätze für die Station Dahlbusch-Rotthausen des Direktionsbezirks Essen, die Stationen Duiven und Westervoort der holländischen Eisenbahn und die Stationen Capelle-Nieuweraart, Geleen (Südbahn), Hoensbroek und Schaesberg der niederländischen Staatsbahn sowie Berichtigungen des Haupttarifs. Soweit durch die letzteren in einzelnen Fällen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 15. Dezember d. J. in Geltung. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 26. Oktober 1897. (2408)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. treten im **nordostdeutsch-sächsischen Vieh- etc. Tarif** anderweite um 1,00 ℳ erhöhte Frachtsätze für Vieh in mehrbödigen Wagen zwischen Kreuz einerseits und Göttengrün, Hof, Mehltheuer, Schleiz, Tanna andererseits in Kraft.

Vom gleichen Tage werden die Entfernungen zwischen Dramburg und Friedheim einerseits und Göttengrün, Hof, Mehltheuer, Schleiz, Tanna andererseits, sowie zwischen Kruschwitz und Bischofswerda um je 100 km erhöht.

Bromberg, den 23. Oktober 1897. (2409)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn-württemberger Expressgutverkehr. Am 1. November l. J. werden einige Stationen der königlich württembergischen Staatseisenbahnen in den Main-Neckarbahn-württembergischen Expressgutverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Expressgutabfertigungen.

Darmstadt, den 23. Oktober 1897. (2410)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Brölthaler-Nachbar-Verkehr über Hennef (Sieg). Die Stationen Eving, Zeche Gneisenau b/Derne und Preussen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn werden vom 1. November d. J. ab in den Ausnahmetarif Nr. 7 für Steinkohlen einbezogen.
Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.
Frankfurt a/M., 22. Oktober 1897. (2411)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Mit Gültigkeit vom 1. November 1897 gelangt zum Gruppentarif III (Berlin-Stettin) ein Nachtrag 5 zur Ausgabe. Derselbe enthält neben sachlichen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs neue Entfernungen für die Stationen Cawelwisch, Gotzlow, Grabow a. O., Guten-Germendorf, Jasenitz, Kratzwiek, Neu-Rüdnitz, Pölitz, Pommerensdorf, Stettin-Westend, Stören, Torney, Vulkan-Bredow, Zabelsdorf und Züllchow. Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Cawelwisch, Gotzlow, Grabow a. O., Jasenitz, Kratzwiek, Pölitz, Pommerensdorf, Stettin-Westend, Torney, Vulkan-Bredow, Zabelsdorf und Züllchow treten jedoch erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Stationen, der besonders bekannt gemacht werden wird, in Kraft.
Exemplare des Nachtrages können durch die Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, unentgeltlich bezogen werden.
Berlin, den 16. Oktober 1897. (2412)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 1. November l. J. treten neue und theilweise ermässigte Frachtsätze für Eier (Ausnahmetarif 43) in Kraft. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.
Breslau, den 24. Oktober 1897. (2413)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Königsberg-Warschauer Güterverkehr via Grajewo. Mit dem 20. Oktober a./1. November n. St. 1897 gelangt der Königsberg-Warschauer Gütertarif zur Einführung. Derselbe enthält direkte Frachtsätze für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen des Warschauer Bezirks und Stationen der diesseitigen Bahn.
Druckstücke des neuen Tarifs können von unserer Fahrkarten-Ausgabestelle Südbahnhof käuflich bezogen werden.
Direktion (2414H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband Theil II, Heft 2. Am 1. November d. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Christbäumen bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief zwischen den Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen Holoubkau, Horowitz, Zbirow und Zditz und den Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen Annaberg, Chemnitz, Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof), Freiberg, Leipzig Bayerischer und Dresdener Bahnhof und Zwickau, sowie den Stationen der preussischen Staatseisenbahnen Leipzig Thüringer und Magdeburger Bahnhof in Kraft.
Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.
Dresden, am 25. Oktober 1897. (2415)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher und ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. November d. J. treten zu den Gütertarifen für die obenbezeichneten Verkehre die Nachträge 9 in Kraft, welche u. a. Ergänzungen und Aenderungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, sowie anderweite Aenderungen enthalten.
Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Eisersdorf, Kunzendorf an der Biele, Landeck, Seitenberg a. d. Biele und Ullersdorf des Direktionsbezirks Breslau, sowie Altwieck, Cavelwisch, Gotzlow, Grabow a/O., Jasenitz, Kratzwick, Pölitz, Pommerensdorf, Stettin-Westend, Torney, Vulkan-Bredow, Zabelsdorf und Züllchow des Direktionsbezirks Stettin treten erst an einem noch später bekannt zu gebenden Termine in Kraft.
Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.
Hannover, den 26. Oktober 1897. (2416)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der österreichischen Staatsbahnen. Mit dem 1. November d. J. wird die Station Wien-Donaukaibahnhof in den vorgenannten Verkehr einbezogen. In dem Ausnahmetarif für diesen Verkehr (vom 1./9. 97) ist auf Seite 9 (Schnitttafel II) Wien-Donaukaibahnhof mit dem Theilfrachtsatz von 117 Heller für 100 kg nachzutragen.
Breslau, den 27. Oktober 1897. (2417)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen. Zu den Gütertarifen Basel bad. Bahnhof loco und transit-Mittel- und Westschweiz erscheint mit Gültigkeit vom 1. November d. J. der IX. bezw. VIII. Nachtrag. Nähere Auskunft ertheilt die gr. Güterverwaltung Basel. Exemplare der Nachträge werden durch unser Gütertarifbüreau auf Verlangen unentgeltlich abgegeben.
Karlsruhe, 26. Oktober 1897. (2418)
Generaldirektion.

Saarkohlenverkehr nach Oesterreich-Ungarn. Am 1. November d. J. tritt ein Anhang zum Ausnahmetarif vom 1. April 1897 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbrikets von den Saargrubenstationen nach Eger, Eisenstein, Franzensbad, Furth im Wald, Kuffstein, Passau, Salzburg und Simbach transit (Kohlentarif Nr. 8 c) in Kraft. Derselbe gilt für Sendungen nach Oesterreich-Ungarn, soweit sie in Ermangelung von Frachtsätzen nicht direkt abgefertigt werden können.
Der Anhang wird unentgeltlich abgegeben. (2419)
St. Johann-Saarbrücken, 27. Okt. 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten, Malz und Oelsaaten in Ladungen von mindestens 10000 kg, welche nachweislich von Wien und weiter stammend mit Schiffen der süddeutschen Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Passau eintreffen und von da nach Lindau und Vorarlberg weiterbefördert werden, gelangen bis zur Ausgabe eines besonderen Tarifes die mit Umschlag in Passau gültigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. III für den kombinirten Schiffs- und Bahnverkehr vom 1. September 1895 im Rückvergütungswege zur Anwendung. Die bahnseitige Abfertigung und Verrechnung erfolgt nach den Frachtsätzen und Bestimmungen für Passau loco unter gesonderter Einhebung der Ländebahn-Gebühr als Nebengebühr.
München, im Oktober 1897. (2420)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Theil II vom 1. Mai 1897. Am 15. November l. J. gelangt der Nachtrag I, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, zur Einführung.
München, im Oktober 1897. (2421)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. November l. J. gelangt für die Beförderung von Malzkeimen etc. zwischen Nussdorf und Schlachters ein Ausnahmefrachtsatz zur Einführung.
München, im Oktober 1897. (2422)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Am 1. November d. J. treten im Tarif Theil II Heft 1 folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 14 d α für rohe Kalisalze zu Düngezwecken als:
Carnallit, Kainit, Krugit, Schönit, Sylvinit
in Kraft

zwischen Roztok (St.-E.-G.) und
- Egeln (k. E.-D. Magdeburg) . . 109
- Stassfurt (k. E.-D. Magdeburg) . . 106

Pfennig für 100 kg.
Breslau, den 22. Oktober 1897. (2423)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Am 1. November d. J. treten folgende Frachtsätze in Kraft:

a) Tarif Theil II Heft 1.
- A.-T. 6 (Getreide etc.) Littau (St.-E.-G.)-Kültzschau (k. E.-D. Halle) 253
- A.-T. 15 c (Porzellanerde etc.) Kasniau (k. k. ö. St.-B.)-Blankenstein a. S. (k. E.-D. Erfurt) 96
- A.-T. 15 c (Porzellanerde etc.) Ober-Briz (k. k. ö. St.-B.)-Blankenstein a. S. (k. E.-D. Erfurt) 93

b) Tarif Theil II Heft 2.
- A.-T. 15 c (Porzellanerde etc.) Nürschan (k. k. ö. St.-B.)-Blankenstein a. S. (k. E.-D. Erfurt) 93

Pfennig für 100 kg.
Breslau, den 25. Oktober 1897. (2424)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr. Am 1. November d. J. tritt für Rheinhausen-Lindau der Satz des Ausnahmetarifs 9 b (Eisen des Spezialtarifs II) von 2,23 *M.* für 100 kg in Kraft.
Köln, den 27. Oktober 1897. (2425)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr. Vom 1. November d. Js. ab wird die zwischen Grünau und Königs-Wusterhausen gelegene Station „Zeuthen“ des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin in obigen Kohlenverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft. (2426)

Kattowitz, den 26. Oktober 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen (Gruppentarif II). Vom Tage der Betriebseröffnung ab bezw. am 1. November d. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung oberschlesischer Steinkohlen usw. nach den Stationen der Neubaustrecke Glatz-Seitenberg a. d. Biele, sowie nach der zwischen Strehlen und Wäldchen gelegenen Haltestelle Warkotsch des Direktionsbezirks Breslau in Kraft. Die betheiligten Dienststellen geben über die Höhe der Frachtsätze Auskunft.

Kattowitz, den 26. Oktober 1897. (2427)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-westdeutscher sowie Berlin- und Stettin-westdeutscher Güterverkehr. Am 1. November 1897 wird zu den Tarifen für den Ostdeutsch-westdeutschen sowie für den Berlin- und Stettin-westdeutschen Güterverkehr je ein Nachtrag XI herausgegeben. Dieselben enthalten u. a. Entfernungen für verschiedene neue Stationen sowie Ausnahme-Frachtsätze für Eisen der Spezialtarife I, II und III (Ausnahmetarife 8, 8 a, 9, D und D I) im Verkehr von den Stationen Düsseldorf-Hafen, Duisburg-Hafen und Rheinhausen. Ferner enthält der Nachtrag zum ostdeutsch-westdeutschen Tarif einen Ausnahmetarif 13 für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr nach Belgien und der Nachtrag zum Berlin- und Stettin-westdeutschen Tarif Frachtsätze der Ausnahmetarife D (Eisen und Stahl im Verkehr nach den Seehäfen) und D I (Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen) für die an der Neubaustrecke Stettin-Jasenitz gelegenen Stationen Grabow a. O., Kratzwick, Vulkan-Bredow und Züllchow des Direktionsbezirks Stettin; letztere treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr in Kraft.

Die Nachträge können durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 28. Oktober 1897. (2428)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von Bier in Fässern von Pilsen und Plzenec nach Genf transit mit der Bestimmung nach den französischen Stationen Lyon, Marseille, Cette, Toulon und weiter. Mit Gültigkeit vom 5. November 1897 bis auf weiteres, längstens aber bis 31. Dezember 1898 gelangen für die Beförderung von Bier in Fässern bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg b) 10 000 kg

für den Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes vom 1. Dezember 1894 für den schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehr nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach Genf transit							
	für Sendungen nach							
	Lyon und weiter		Marseille und weiter		Cette und weiter		Toulon und weiter	
	bei Aufgabe von mindestens							
	5 000	10 000	5 000	10 000	5 000	10 000	5 000	10 000
	Kilogramm pro Wagen auf einen Frachtbrief							
	Francs Gold für 1 000 kg							
Pilsen . .	63,95	52,60	62,10	52,60	63,10	52,60	60 95	51,30
Plzenec .	64,45	53,20	62,60	53,20	63,60	53,20	61,45	51,70

Wien, am 26. Oktober 1897. (2429)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Westösterreich. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1897 treten die im Nachtrage I zum Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. November 1896 für Roheisen (Ausn.-Tarif 3 B III c) im Verkehre mit den Stationen Breznitz und Pribram enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft und werden durch die bezüglichen Frachtsätze des Spez.-T. III des Klassengut-Tarifes ersetzt.

Ferner finden die für Düngemittel im Verkehre mit Linz und Salzburg im Nachtrage I zum Elbeumschlags-Tarife für Westösterreich vom 1./11. 1896 (A.-T. Nr. 4) angegebenen Frachtsätze mit dem oben genannten Tage nur bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens Anwendung.

Wien, den 13. Oktober 1897. (2430)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Februar 1898 wird der gesammte Personenverkehr — Vorort- und Fernverkehr — von Berlin (Nordbahnhof) und Gesundbrunnen (Nordbahn) nach dem Stettiner Bahnhof und dem Bahnhof Gesundbrunnen verlegt. Vom gedachten Tage ab treten in den Fahrpreisen für gewöhnliche und Monatskarten infolge der vom Stettiner Bahnhof in Betracht kommenden grösseren Entfernungen zum Theil geringe Erhöhungen ein. Bis zum 1. Februar k. J. werden die im voraus gelösten, ungültig werdenden Fahrkarten an den Schaltern gegen Erstattung ihres Preises zurückgenommen. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau Schöneberger Ufer 1—4 Zimmer 258, das Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz und die Auskunftsstelle auf dem Anhaltischen Bahnhof.

Berlin, den 24. Oktober 1897. (2431)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Lieferung von Bremsknüppeln. Die Lieferung des innerhalb des Rechnungsjahres 1898/99 erforderlichen Bedarfs an birkenen und kiefernen Bremsknüppeln, im ganzen 21600 Stück, soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Baar bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 15. November d. J., Vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 27. November 1897.

Magdeburg, den 27. Oktober 1897. (2432)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen, die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als Schweisseisen und Flusseisen, Dreh- und Hobelspähne von Eisen und Stahl, Radreifen, Eisenblech, Federstahl, Gusseisen usw. an den Meistbietenden zu verkaufen. Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Oberbau-Materialienbüreau, Rosenstrasse Nr. 28 hierselbst, eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betr. Ankauf von Altmaterialien“ bis zum 12. November d. J. an uns einzureichen.

Oldenburg, den 21. Oktober 1897. (2433)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Verdingung der Herstellung einer betriebsfertigen Schmalspurbahn von 1 m Spurweite im Stadttheile Ottensen zu Altona in 3 trennbaren Loosen.

Loos I Lieferung von Stahlschienen und Weichen,

Loos II, a) Arbeiten der Gleisverlegung, b) Pflasterungen,

Loos III Lieferung von Trucks.

Bis zum Eröffnungstermin **Sonnabend, den 20. November 1897,** Mittags 12 Uhr.

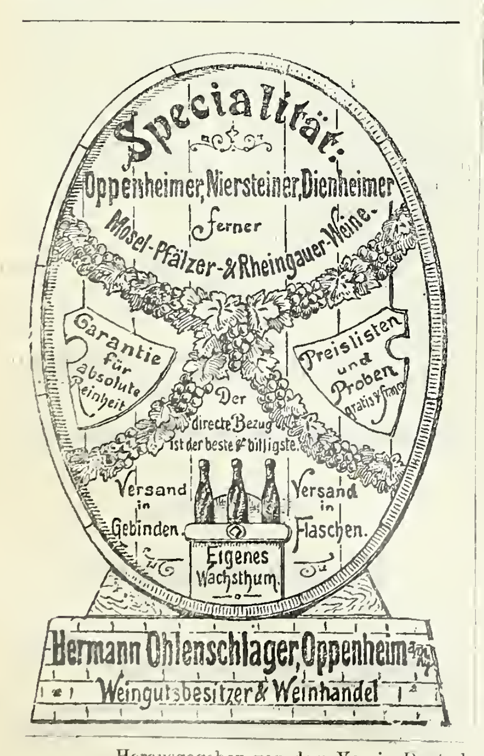
Angebote an die Baukommission, Flottbeker Chaussee 9, Zimmer 12. Bedingungen ebenda vom 30. Oktober ab zu ℳ. 3.—.

Altona, den 23. Oktober 1897.
Stadtbauamt.

Aelterer, erfahrener, militärfreier, unverheiratheter,

Eisenbahn-Ingenieur,

akademisch gebildet (Abiturient eines Realgymnasiums, königlich Technische Hochschule - Hannover, königliche Bauakademie - Berlin), praktischer selbstständiger Arbeiter, der englischen Sprache völlig, des französischen theilweise mächtig, sucht sich zu verändern. — Lange Jahre bei Vorarbeiten, Bau und Betrieb von Voll- und Nebenbahnen in Britisch-Ostindien (einige Zeit auch in Deutschland) thätig. Gute deutsche und englische Zeugnisse. Nicht abgeneigt ins Ausland zu gehen. Mit orientalischen resp. ausländischen Verhältnissen vertraut. Offerten unter **D 8368** an **Rudolf Mosse, Köln** erbeten.



Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)
Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.



Remscheider Eisenbauanstalt und Wellblechfabrik
C. Erlinghagen in Remscheid.

Eisenkonstruktionen jeder Art,
ferner **Wellblechbuden, Stahlblechrollläden u. s. w.**
SPEZIALITÄT:
pat. Wellblechbedachungen nach D.R.P. No. 92622 für jede Dachneigung bis 1:20.



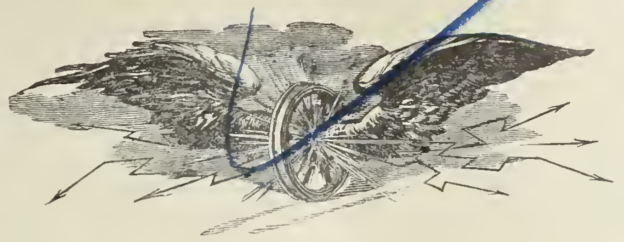
Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste
LICHT
für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.
Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.
Transportable Gaslampen von 5 Mark an.
TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.
Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.
LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.



Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 86. **Zeitung des Vereins** 1897

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Organ des Vereins.
Siebenunddreissigster Jahrgang.
Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 3. November 1897.

Inhalt:

Die Amtskautionen der Beamten.

Unter der Beamtenschaft der deutschen Eisenbahnen macht sich schon seit längerer Zeit eine lebhafte Bewegung bemerkbar, die den Wegfall der Amtskautionen oder doch einer Umgestaltung des jetzt bestehenden Kautionswesens gilt. In der vorigen Session des Reichstags und preussischen Landtags wurde von mehreren Rednern darauf hingewiesen, dass die Beamtenkautionen einerseits eine ganze Reihe von Unzuträglichkeiten mit sich brächten und andererseits von wenig praktischem Nutzen seien. Nach der „Frankfurter Zeitung" hat die preussische Regierung von ihren Oberpräsidenten eine gutachtliche Aeusserung über die Aufhebung der Dienstkautionen eingefordert und dabei die Gründe übersichtlich zusammengefasst, die gegen die Kautionsstellung der Beamten sprechen. Neuerdings sind auch bei den sächsischen Staatseisenbahnen Erörterungen in der fraglichen Richtung eingeleitet worden, nachdem der Landesverein der sächsischen Staatseisenbahnbeamten in einer Petition an die vorgesetzte Behörde gebeten hat, die Umgestaltung des jetzigen Amtskautionswesens in wohlwollende Erwägung zu ziehen und sofern auf die Kautionen überhaupt nicht verzichtet werde, die Stellung der Sicherheit durch eine Kautionsbürgschafts-Genossenschaft zuzulassen. In dieser Petition ist mannigfaches und interessantes Material zur Beleuchtung der Frage zusammengetragen.

Die Reichspostverwaltung hat den Nutzen der Kautionsbestellung wiederholt ziffermässig berechnet. Danach waren im zehnjährigen Zeitraum von 1885—1894 jährlich im Durchschnitt 20 800 *M.* Fehlbeträge aus Kautionen zu decken. Im Jahre 1891 z. B., in welchem rund 80 000 Post- und Telegraphenbeamte etwa 41 Millionen Mark Kautionen bestellt hatten, waren Fehlbeträge in Höhe von **28 700** *M.* zu decken, danach betrug also der Nutzen nur **7** *₰* auf je **100** *M.* Kaution. Im Jahre 1893/94 waren von 35 000 preussischen Staatsbeamten 44 Millionen Mark Kautionen bestellt; die Fehlbeträge betrugen in diesem Jahre 162 000 *M.* Danach kann aber der Nutzen der Kautionen nicht einmal ziffermässig nachgewiesen werden, weil bekannt ist, dass in

einem Falle einem Fehlbetrage von 70600 ℳ. nur 2100 ℳ. Kaution gegenüberstanden und in diesem Falle, wie wahrscheinlich auch in anderen, die unterschlagene Summe durch die Kaution nicht gedeckt wurde. Aus dem Geschäftsbericht des preussischen Beamtenvereins für 1896 ergibt sich, dass dieser Verein am Schlusse des Geschäftsjahres rund 1364000 ℳ. als Kautionsdarlehen an Beamte vergeben und nur **454** ℳ. Defekte, also für **100** ℳ. nur **3** ₰ zu decken hatte. Der für die schweizerischen Beamten bestehende Amtsbürgschaftsverein hatte im Jahre 1891 für je 100 ℳ. Bürgschaftssumme nur 2 ₰ zur Deckung von Fehlbeträgen zu erheben.

Bei den sächsischen Staatseisenbahnen sind von 1880 bis 1896 durchschnittlich von 3000 kautionspflichtigen Beamten jährlich 1,5 Million Mark Kautionen hinterlegt gewesen. In diesem 17jährigen Zeitraume waren 9 Unterschlagungsfälle mit Fehlbeträgen von zusammen 4967 ℳ. 94 ₰ zu verzeichnen, wovon aber nur 4024 ℳ. 10 ₰ aus den Kautionen gedeckt werden konnten. Hiernach bezifferte sich der thatsächliche Nutzen für die Verwaltung auf durchschnittlich 236 ℳ. 71 ₰ jährlich oder für 100 ℳ. Kaution auf nur 1,5 ₰.

Insoweit es sich also um den Nutzen handelt, der dem Staate aus der Stellung der Amtskautionen erwächst, so kann nach den vorliegenden ganz zweifellosen Erfahrungen als feststehend betrachtet werden, dass dieser Nutzen zu der Arbeitslast und dem Kostenaufwand für die Verwaltung der Amtskautionen ganz ausser allem Verhältnisse steht und dass durch diese Arbeit den Verwaltungen direkt ein beträchtlicher ungedeckter Aufwand entsteht.

Welche Kosten aber werden dem kautionspflichtigen Beamten durch die jetzt geforderte Kautionsbestellung auferlegt?

In vielen Fällen sind die Kautionen unmittelbar von Lebensversicherungs - Gesellschaften, Kautions - Aktiengesellschaften oder Privatpersonen gestellt. Die Lebensversicherungs-Gesellschaft, die die Hergabe der Kaution in der Regel vom Abschlusse einer Lebensversicherung abhängig macht, verlangt meist 5 %, seltener 4,5 % Zinsen vom Kautionsdarlehen; ausserdem erhebt sie in der Regel 1 % für die mit der Verleihung verbundene Verlustgefahr, so dass zusammen 5,5 bis 6 % der Kautionssumme jährlich zu entrichten sind. Das ergibt gegen die landübliche Verzinsung einen jährlichen Ausfall von 2 bis 2,5 % der Darlehnssumme für den Beamten. Es lässt sich annehmen, dass jede Million Kaution von Kautionsgesellschaften, Lebensversicherungs-Gesellschaften usw. den Beamten in einem 10jährigen Zeitraume mindestens ¼ Million Mark kostete. Noch mehr aber kommt in Betracht, dass die Opfer für Verzinsung und Amortisation der Kautionsdarlehen oder für die lediglich zu einem solchen Zwecke eingegangene Lebensversicherung den Beamten in der Regel zu einer Zeit treffen, wo er seines vollen Einkommens zur Unterhaltung der Familie am meisten bedarf. Die darin liegende Gefahr, dass solche Belastungen den Beamten erst in die Nothlage versetzen, die zu Unterschlagungen verleiten kann, ist nicht zu unterschätzen.

Nun bleibt noch der Einfluss übrig, den die Kautionsbestellung auf den Beamten insofern ausüben soll, als er sich im Gedenken an die gestellte Kaution abhalten lasse, sich an ihm anvertrautem Gute zu vergreifen, oder sonst sein Amt zu vernachlässigen oder zu missbrauchen. Dieser moralischen Wirkung der Kautionsbestellung ist aber kaum ein ausschlaggebender Werth beizulegen. Ein Beamter, der in einer verschuldeten oder unverschuldeten Nothlage mit der Versuchung ringt, sich an seinen Dienstgeldern zu vergreifen, wird in diesem verhängnissvollen Augenblicke gewiss nicht von dem Gedanken an den Verlust seiner Kaution, sondern vielmehr von der Gewissheit, seine Stellung und seine ganze Lebensexistenz zu verlieren, allenfalls noch beherrscht werden. Der Einfluss der Kautionsbestellung wird dann um so weniger wirksam sein, wenn die Kaution — wie ja so oft der Fall — nicht einmal aus eigenem Vermögen bestellt wurde. Dass übrigens der Wegfall der Kautionsbestellung durch den einzelnen Beamten eine demoralisirende Wirkung nicht ausübt, lassen die Geschäftsergebnisse der schweizerischen Kautions-Bürgschaftsvereine erkennen. Nach 9jährigem Bestehen des bezüglichen Vereins der schweizerischen Nordostbahn konnten im Jahre 1893 die Fehlbeträge sammt den Kosten der Vereinsverwaltung mit 3 ₰ für 100 ℳ. Bürgschaftssumme gedeckt werden.

Wenn man diese Verhältnisse erwägt und ferner in Betracht zieht, dass Privatanstalten, grosse Banken und Handelsgesellschaften, bei denen die Möglichkeit einer Veruntreuung viel grösser ist, als bei den Staatsbeamten, in der Regel auf Kautionen überhaupt verzichten, dass ferner auch bei den österreichischen Eisenbahnen, besonders bei den k. k. Staatseisenbahnen, eine Kautionspflicht im allgemeinen nicht besteht, so wird man nur zu dem Schlusse gelangen können, dass sich der Wegfall der Kautionsbestellung durch die Beamten überhaupt empfiehlt.

Eine sachgemässe und strenge Kontrole der mit der Vermögensverwaltung betrauten Beamten, die unnachsichtliche Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten und Veruntreuungen, disziplinell und kriminell, werden die Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue, wo sie überhaupt, als eine seltene Ausnahme, wankend zu werden drohen, viel eher aufrecht erhalten, als die Haftung mit einer Kaution.

Für die Staatsverwaltungen würde ja der Rückgriff auf eine Bürgschafts-Genossenschaft wie dergleichen in der Schweiz und anderen Orten bestehen, der bequemste Ausweg sein. Indessen eine Gegenseitigkeits - Versicherung gegen Untreue hat doch eigentlich etwas Abstossendes für jeden pflichtgetreuen Beamten an sich, das nur in den Hintergrund gedrängt wird durch die praktischen Vorzüge der Einrichtung.

Aber auch diese Einrichtung kostet Geld, das den Beamten ohne Noth zur Last fällt, während der Staat aus dem Wegfall der Kautionsverwaltung — selbst wenn er etwaige Fehlbeträge aus Eigenem deckt — noch beträchtliche Ersparnisse erzielen wird. Wirthschaftlich richtig ist also immer der gänzliche Wegfall der Kautionen der Beamten überhaupt. Dass solchenfalls die Zurückzahlung der erheblichen Kautionsbestände etwa auf den Kurs der Staatspapiere einen nachtheiligen Einfluss ausüben könnte, dürfte doch wohl nicht als Bedenken gegen eine Maassregel geltend gemacht werden, die im Interesse der Beamten sich wünschenswerth macht.

Phantastische Kanalprojekte.

Von **Paul Dehn.**

Nach der Sage sollen die Argonauten auf der Rückfahrt von Kolchis in ihre Heimath einen merkwürdigen Weg eingeschlagen haben; sie wären die Donau hinauf gefahren und als sie auf diesem Fluss nicht weiter kommen konnten, hätten sie ihr Schiff auf den Schultern viele Meilen über Berg und Thal bis an den adriatischen Meerbusen getragen, um sich von dort nach Griechenland einzuschiffen.

An diese phantastische Rückfahrt erinnern zwei Kanalpläne, welche in Oesterreich-Ungarn allen Ernstes erörtert worden sind. Auf dem deutsch-österreichisch-ungarischen Binnenschifffahrtskongress, der Ende Mai d. J. in Wien abgehalten wurde, verbreitete sich der Wiener Handelskammerrath Lieben über das Projekt eines Kanals von der Donau nach der Adria. Nach seinen Darlegungen könne ein solcher Wasserweg gefunden

werden, wiewohl hierbei zwei Wasserscheiden zu bewältigen sein würden, wie solche noch nie bei einer derartigen Anlage zu verzeichnen gewesen wären. Allein die moderne Technik schrecke vor keinen noch so grossen Schwierigkeiten zurück. Der Kanal würde bei Mauthausen an der Donau beginnen, dann der wasserreichen Enns (einem Wildbach!) bis Selzthal folgen und von da neben der Eisenbahn die Mur bei St. Michael erreichen. Dabei wäre die niedrigste Passhöhe der Alpenkette bei Wald zu überschreiten mit einer Meereshöhe von 849 m, um 600 m höher als die Ennsmündung; hier dürfte die Speisung der Scheitelstrecke keine Schwierigkeit bieten. Von St. Michael bis Bruck und von da bis Mureck wäre der Lauf der Mur zu benutzen. Von hier gilt es, die nicht sehr hohe Wasserscheide zwischen Mur und Drau zu übersteigeu, um etwa Pettau zu erreichen. Beträchtlicher ist schon die Wasserscheide zwischen Drau und Save bei Steinbrück, dem tiefsten Punkte des ganzen Weges. Von dort wieder wäre saveaufwärts mehr an Laibach vorbei bis zur Einmündung des Zeier- oder Serabaches der Flusslauf verfügbar. An dieser Stelle würden sich selbst nach den Darlegungen des Herrn Lieben die grössten Schwierigkeiten ergeben. Der Kanal würde dann zur Idria-Isonzo und von dort über Lagrado in den kleinen Hafen von Rosega oder in die Timavomündung auslaufen.

Noch phantastischer ist ein anderes ungarisches Projekt, wonach ein tiefer und breiter Seeschiffahrtskanal zwischen Pest und Fiume angelegt werden soll. Nach ungarischen Blättern ist dem ungarischen Handelsministerium ein Gesuch um Ertheilung der Konzession für die Aufnahme der technischen Vorarbeiten bereits eingereicht worden. Man behauptet, dass die ungarische Regierung sich für dieses Kanalprojekt interessirt in der Voraussetzung, nach Anlage eines solchen Seekanals mit den europäischen und überseeischen Märkten unmittelbarer verkehren zu können, um noch thatkräftiger als bisher die Mahnung des Grafen Szechenyi zu befolgen, der den Ungarn zugerufen hat: „Ans Meer, Ungarn!“ Die Projektanten dieses Seekanals haben zwei Linien zur Wahl gestellt. Man will den Kanal von Pest aus zum Plattensee führen, diesen in seiner ganzen Länge benutzen, von da in möglichst gerader Linie die Richtung nach der Einmündung der Mur in die Drau nehmen, das Kalnik- und Bilegebirge durchschneiden oder den Sattel mittelst eines Schleusenwerkes wie beim Göthakanal in Schweden übersteigen, sodann der Kulpa folgen und mit Hilfe eines weiteren Schleusenwerkes das Gebirge nördlich vom Klekberge überschreiten. Oder aber es soll der Kanal von Pest aus das Donaubett bis Mohacs benutzen, von da nach Essegg abzweigen, bei Brood in die Save münden, der Save bis zur Einmündung der Kulpa folgen und dann das Gebirge wie bei dem ersten Projekt überschreiten.

Man muss den Projektanten nachsagen, dass sie grosse Kühnheit bekunden, denn der Kanal soll durchschnittlich 60 m, an den Ausweichstellen bis zu 100 m, innerhalb der Schleusenwerke bis zu 40 m und an der Sohle 25 m breit sein, bei einer durchschnittlichen Tiefe von 8 m.

Es ist richtig, dass in der jüngsten Zeit grosse und kühne Kanalpläne verwirklicht worden sind. Der Suezkanal war in jeder Beziehung ein erfolgreiches Werk, der Nordostseekanal ist fertiggestellt worden, der Nikaraguakanal wird gebaut werden und man plant in Nordamerika einen Seekanal derart, dass die grossen Seedampfer bis nach Chicago kommen und in die Binnenseen einfahren können. Unter Hinweis auf diese Verkehrswerke glaubt man auch in Ungarn einen Kanal von 400 km zustande bringen zu können. In den ungarischen Blättern haben bereits die Urheber und Interessenten des angedeuteten Kanalprojektes die gewaltigen Vortheile entwickelt, welche Ungarn und seine Hauptstadt zu erwarten hat, wenn von der Adria aus auf dem breiten Kanal Seedampfer ins Land hinein fahren und in Pest laden und löschen können. Die Adria werde der Nord- und Ostsee um 400 km näher gerückt, viele Güter, die von Mitteleuropa nach dem Orient bestimmt sind, würden nach Budapest gelangen, um dort von den Seedampfern eingenommen zu werden. Ungarns Handel und Ungarns Eisenbahnen würden aufs neue belebt, während schon der Bau des Kanals vielen Tausenden, vom Techniker bis zum einfachen Tagelöhner herab, Arbeit schaffen werde.

Ein berühmter Ingenieur hat einmal geäussert, die moderne Technik könne alles machen, nur nicht warme Eiszapfen. So gross auch die technischen Schwierigkeiten dieser Kanalpläne sein mögen — sie können unzweifelhaft überwunden werden. Unüberwindlich erscheinen aber die wirthschaftlichen Bedenken, die sich diesen Projekten entgegenstellen, und in Verbindung mit ihnen die finanziellen Hindernisse und zwar deshalb, weil die aufgewendeten Kosten voraussichtlich in keinem Verhältniss stehen würden zu den Vortheilen, welche ein solcher Kanal bringen kann. Nach Berechnung ungarischer Sachverständiger würde der geplante Kanal mindestens 125 bis 140 Millionen Mark, also etwa 6 bis 7 Millionen Mark jährlich an Zinsentilgung erfordern. Bisher betrug der gesammte Verkehr Fiumes mit Ungarn in der Ausfuhr 450 000, in der Einfuhr 250 000 t jährlich. Selbst wenn dieser ganze Verkehr auf den Kanal übergehen sollte, so würden dennoch auf jede Wagenladung von je 10 t rund über 100 ℳ Kosten entfallen. Gegenwärtig wird eine Wagenladung Mehl von Budapest nach Fiume für 88 ℳ, eine Wagenladung Rohzucker für 108 ℳ, eine Wagenladung Petroleum für 125 ℳ, eine Wagenladung Reis für 124 ℳ usw. verfrachtet. Somit würde die Eisenbahn vermuthlich billiger befördern können als der geplante Kanal, wenn man zu dem Aufwande für Zinsen und Tilgung die Betriebskosten hinzurechnet. Man nimmt nun freilich an, dass der Verkehr sich vervielfachen wird. Aber das Mehr der Frachten wird überschätzt. Daran ist nicht zu denken, dass von Mitteleuropa viele für den Orient bestimmte Güter nach Budapest gesandt und von dort aus in Seedampfer zur Weiterbeförderung auf dem Kanal umgeladen werden. Massengüter werden unter allen Umständen den billigeren Seeweg, Eilgüter die raschere Eisenbahn vorziehen. Nach beendigter Regulirung des Eisernen Thores wird ausserdem ein nicht unerheblicher Theil des Frachtverkehrs zwischen Pest und der Adria über Galatz und die Donau abgeleitet werden. Im übrigen dürfte der ungarische Staat nicht geneigt sein, einen Wasserweg zu begünstigen, der seinen Eisenbahnen eine mehr oder minder empfindliche Konkurrenz machen würde, und endlich ist er nicht in der Lage, Zinsbürgschaften zu gewähren, wie sie die Unternehmer des projektirten Kanals fordern müssten. Will man in Ungarn den Verkehr zwischen Budapest und Fiume noch mehr als bisher fördern, so kann man weitere ausserordentliche Frachtermässigungen eintreten lassen, wobei immerhin noch viel geringere Opfer zu bringen sind, als die Unterstützung des projektirten Kanals erfordern würde.

Die geplanten beiden Wasserwege von der Donau über die Alpen nach der Adria müssen demnach vorläufig in das Gebiet der Phantasie verwiesen werden.

Abgesehen von diesen Bedenken erscheinen auch sonst die Bestrebungen der europäischen Hauptstädte, mit dem Meer verbunden und zu Seehäfen erhoben zu werden, nicht unterstützungswerth. Ohnehin centralisirt sich das Erwerbsleben mehr als vom sozialpolitischen Gesichtspunkt aus zu wünschen ist in der Hauptstadt und es wäre unzweckmässig, dieser ungesunden Entwickelung noch künstlich nachzuhelfen. Auch die Seehäfen haben ihr Recht. Vielfach sind sie nicht mehr das, was sie einst waren, sie sind nicht mehr in solchem Maasse Sammelplätze, Stapelplätze, Umschlageplätze für alle möglichen Waaren wie noch vor verhältnissmässig kurzer Zeit, sie erscheinen immer mehr als blosse Durchgangsstationen. Dazu helfen die kombinirten Eisenbahn- und Seetarife, wie sie bereits mehrfach bestehen, indem sie den unmittelbaren Verkehr unter Umgehung der Seestädte ermöglichen, ja hervorrufen. Mit diesen Begünstigungen sollten sich die Binnenplätze und darunter vor allem die Hauptstädte begnügen.

Elektrischer Versuchsbetrieb auf der Wannseebahn (Berlin-Zehlendorf).

Es wird beabsichtigt, den elektrisch zu betreibenden Versuchszug mit einer grössten Zuglast von 210 t zu bilden und dazu bis zu 9 normale dreiachsige Vorortzugwagen neuester Bauart zu verwenden. Sowohl der an der Spitze des Zuges als der am Schluss laufende Wagen III. Klasse soll als Motorwagen ausgerüstet werden, so dass beim Richtungswechsel in Berlin beziehungsweise Zehlendorf ein Umsetzen des Motorwagens entfällt und an dem geschlossenen Zuge eine Veränderung nicht vorzunehmen ist. Bei jedem Motorwagen wird das in der Richtung des Zuges liegende vorderste Abtheil als Wagenführerraum eingerichtet, in welchem gleichzeitig auch der Zugführer Platz zu nehmen hat. Das unmittelbar anstossende Abtheil dient als Gepäckraum, während die übrigen Abtheile für Fahrgäste III. Klasse bestimmt sind.

Sämmtliche Wagen sind mit der Luftdruckbremse versehen, welche zunächst als Betriebsbremse beibehalten werden soll. Die erforderliche Pressluft wird durch eine mittelst Elektromotor betriebene Luftpumpe beschafft. Während des Betriebes sollen indess auch eingehende Versuche mit der elektrischen Bremsung angestellt werden.

Für die in Gemässheit der Signalordnung bisher mit der Dampfpfeife zu gebenden Signale ist eine Pressluftpfeife über dem Wagenführerraum vorgesehen. Jeder Motorwagen wird an der vorderen Bufferbohle mit den vorschriftsmässigen Bahnräumern ausgerüstet.

Zur Beleuchtung der Nachtsignale am Zuge und der Innenräume der Wagen sollen durchweg Glühlampen Verwendung finden. Für die Heizung des Zuges wird die Dampfheizung beibehalten und zu dem Zweck in einen der Motorwagen während des Winters ein stehender Kessel eingesetzt.

Der Versuchszug soll zunächst in dem bestehenden Fahrplan durchgeführt werden, wobei derselbe durchschnittlich täglich 15 Hin- und Rückfahrten machen und einen Weg von $2 \times 15 \times 12 = 360$ km zurücklegen wird.

Der zum Betrieb des Versuchszuges erforderliche elektrische Strom, welcher so bemessen ist, dass der Zug mit einer Geschwindigkeit bis zu 60 km in der Stunde im Beharrungszustande befördert werden kann, soll in der zu Grosslichterfelde belegenen Arbeitsstation der Firma Siemens & Halske durch eine besondere Dampf-Dynamomaschine erzeugt und durch eine Speiseleitung nach dem Bahnhof Steglitz geleitet werden. Hier fliesst der Strom ungefähr in der Mitte der 12 km langen, von dem Versuchszug befahrenen Strecke mit einer Spannung von 500 Volt in die Arbeitsleitung. Für die Arbeitsleitung konnte keine der bei den Strassenbahnen gebräuchlichen Ausführungen als Vorbild genommen werden, weil sowohl die in vorliegendem Falle in Frage kommende wesentlich höhere Geschwindigkeit als auch die erheblich grössere Arbeitsleistung ganz andere Maassnahmen bedingen. Die Arbeitsleitung ist daher für jedes Geleis aus einem besonderen Schienenstrange hergestellt, welcher seitlich neben dem Fahrgeleis in einer Höhe von annähernd 300 mm über Schienenoberkante angeordnet ist, während die Rückleitung durch die Fahrschienen selbst gebildet wird. Zur sicheren Ueberleitung des Stromes werden sowohl an den Stössen der Arbeitsleitung als auch der Rückleitung entsprechende Kupferverbindungen angeordnet. Ausserdem sind die beiden Arbeitsstränge in gegenseitige Verbindung gebracht und in gewissen Entfernungen besondere Streckenausschalter angeordnet. Die Schienen der Arbeitsleitung werden in Entfernungen von 4 bis 5 m durch Isolatoren getragen, welche auf besonderen mit den Schwellenköpfen fest verbundenen Sattelhölzern befestigt sind. Zum Schutz gegen unbeabsichtigte Berührungen wird die Arbeitsleitung mit seitlichen Schutzbrettern versehen, zwischen denen nur ein Schlitz von solcher Breite bleibt, dass ein ungehinderter Durchgang der Stromabnehmer erfolgen kann.

Die elektrische Ausrüstung der Motorwagen ist in der Weise geplant, dass die Endachse jedes Wagens mit einem unmittelbar auf die Achse gesetzten Elektromotor versehen wird. Die Steuerung der Motorwagen wird so eingerichtet, dass sowohl die Motoren eines Wagens als auch beider Motorwagen in verschiedenen Schaltungen den jeweiligen Betriebsleistungen entsprechend verwendet werden können. Die Motorwagen werden auf jeder Seite mit mindestens einem Stromabnehmer ausgerüstet, welche an die Mittel- oder Endachsbuchsen angeschlossen sind. Dieselben werden als gusseiserne Gleitschuhe ausgebildet und gestatten eine entsprechende senkrechte Bewegung.

Von dem zum Betriebe des Zuges dienenden elektrischen Strom wird auch die Beleuchtung der einzelnen Wagen bewirkt und zwar unter Zuhilfenahme von Akkumulatoren, um ein Schwanken in der Lichtstärke möglichst zu vermeiden. Zur Sicherheit gegen zufällige Verfinsterung eines Wagenabtheils beim Versagen einer Glühlampe sind in jedem Abtheil 2 in getrennten Stromkreisen befindliche, also von einander unabhängige Lampen vorgesehen.

Die Inbetriebstellung des Versuchszuges wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte des nächsten Jahres erfolgen können.

Die beabsichtigten Vereinfachungen der Statistik der Eisenbahnen Deutschlands.

Wie schon in No. 75 d. Ztg. bei Besprechung des Entwurfs zum neuen Normalbuchungsformular für die Eisenbahnen Deutschlands dargelegt worden ist, soll die nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen im Reichs-Eisenbahnamt seit dem Jahre 1880 bearbeitete Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands vereinfacht werden.

Der Inhalt der umfangreichen Statistik ist gegenwärtig in drei Abtheilungen eingetheilt: 1. Mittheilungen über die dem öffentlichen Verkehre dienenden vollspurigen Eisenbahnen, 2. Mittheilungen über die dem öffentlichen Verkehre dienenden schmalspurigen Eisenbahnen und 3. Mittheilungen über die nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Anschlussbahnen. Die erste Abtheilung umfasst 8 Abschnitte: I. Uebersicht; II. Ausdehnung der Eisenbahnen; III. Bauliche Anlagen und zwar A. Bestand der Bahnanlagen, B. Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen; IV. Betriebsmittel, und zwar A. Bestand und Beschaffungskosten der Betriebsmittel, B. Leistungen der Betriebsmittel, C. Aufwendungen für die Leistungen und für die Unterhaltung der Betriebsmittel; V. Verkehr; VI. Finanzen; VII. Beamte und Arbeiter; VIII. Unfälle. An dieser Eintheilung soll sich auch in Zukunft nichts ändern. Der ganze, statistisch beobachtete Stoff ist gegenwärtig in 35 Tabellen dargestellt. Zwei der jetzigen Tabellen sollen entfallen, dafür wird aber eine neue eingeschaltet, sodass in Zukunft im ganzen 34 Tabellen vorhanden sein würden. Im allgemeinen sind diese Veränderungen allerdings nicht sehr erheblich. Die Vereinfachungen liegen mehr in der verminderten Anzahl der in den Tabellen vorgesehenen Spalten. Gegenwärtig sind in den 35 Tabellen mehr als 2 350 Spalten vorgesehen, während in den neuen 34 Tabellen nur wenig mehr als 1 900 Spalten enthalten sind. Das ist schon eine ganz erhebliche Verminderung, die namentlich von den Eisenbahnverwaltungen, welchen die Erhebungen zufallen, angenehm empfunden werden wird. Im grossen und ganzen erscheinen die Abstriche zweckmässig und sachgemäss. Nur kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass bei der Bestimmung desjenigen, was fallen gelassen werden und was bleiben soll, eine gewisse Anhänglichkeit zum Hergebrachten und Gewohnten vorhanden gewesen ist, dass nicht

immer der praktische Werth und Nutzen der Einzelerhebungen dabei im Auge behalten worden ist. In vielen Fällen hat ja der Rothstift erbarmungslos seines Amtes gewaltet, in anderen Tabellen und Spalten hat man aber Bestimmungen aufrecht erhalten, die unseres Erachtens sehr wohl hätten beseitigt werden können. Beispielsweise ist es uns nicht erfindlich, welchen praktischen Werth Angaben haben sollen, wie sie erbracht werden sollen in Tabelle 5 darüber, wieviel Wegübergänge in Schienenhöhe mit Handschranken, wieviel mit Zugschranken, wieviel nicht mit Schranken, wieviel unter Verschluss und wieviel mit Drehkreuzen ausgerüstet sind, oder in Tabelle 6 darüber, wieviel hölzerne Querschwellen, eiserne Querschwellen oder Steinwürfel im ganzen und auf 1 km Geleis verwendet worden sind, oder in Tabelle 8 darüber, wieviel Wagenschuppen, Wasserkrahne, Koks-, Kohlen- und Torfschuppen, wieviel Feuer-, Lösch- und Reinigungsgruben, wieviel Wirthschafts-, Neben-, Stall-, Spritzen- usw. Gebäude, wieviel besondere Abortgebäude usw. auf den Eisenbahnen Deutschlands im einzelnen und im ganzen vorhanden sind usw. usw.

Für wen und zu welchem Zweck sollen derartige Angaben erbracht werden? Sind solche Dinge, wie die Statistiker von Beruf sagen, „beobachtungswürdig“? Dass der Eisenbahnfachmann, der für das Bedürfniss der Gegenwart zu sorgen und gleichzeitig dasjenige der Zukunft im Auge zu behalten hat, auf solche Zahlen kaum irgend welchen Werth legen kann, ist bereits in No. 75 d. Ztg. (Der Entwurf zum neuen Normalbuchungsformular für die Eisenbahnen Deutschlands) dargelegt worden. Zweifellos wird die Statistik des Reichs-Eisenbahnamts von den Reichstags- und Landtagsabgeordneten bei Erörterung von Eisenbahnetat- und anderen Fragen öfters zu Rathe gezogen, sie dient gewiss auch mancherlei wissenschaftlichen Zwecken, besonders in geographischer, historischer und volkswirthschaftlicher Beziehung, auch mag die Allgemeinheit mitunter das und jenes aus der Statistik ganz gern hören. Dass aber Einzelangaben, wie die eben spezialisirten, zu all diesen Zwecken nöthig wären, dürfte wohl kaum ernstlich behauptet werden können.

In seinem Lehr- und Handbuch der Statistik stellt Haushofer der amtlichen Statistik die Aufgabe, vor allem darauf zu sehen, „dass sie sich nicht bloss auf Herstellung riesenhafter Zahlenhaufen beschränke. Sie müsse vielmehr das statistische Material verarbeiten. Nicht die absoluten Zahlen seien wichtig, sondern die relativen, d. h. die zu anderen Zahlen in Beziehung gebrachten. Trockene Zahlenhaufen hätten von jeher — und mit Recht — Abscheu gegen die Statistik hervorgerufen. Kunst und Aufgabe des Statistikers, des wissenschaftlichen wie des amtlichen sei es, den Zahlen Leben und Geist einzuhauchen, sie sprechen zu lassen.“ Dieser Aufgabe, nämlich der Schaffung von Verhältniss- oder Beziehungszahlen hat das Reichs-Eisenbahnamt im weitestgehenden Maasse entsprochen, unseres Erachtens manchmal in etwas zu weitgehender Weise. Eine wesentliche Verminderung dieser Zahlen ist auch nach den Entwürfen zu den neuen Tabellen nicht beabsichtigt. Wir unterlassen, hier einzelne Beispiele zu erörtern. Dem Vernehmen nach ist nämlich eine Berathung der Tabellenentwürfe zwischen Vertretern der Bundesregierungen und des Reichs-Eisenbahnamts in Aussicht genommen. Wenn da jene beabsichtigten 1900 Einzelerhebungen nochmals auf ihre „Beobachtungswürdigkeit“ geprüft und dabei eine wesentliche Verminderung der Spalten als angängig und zweckmässig erkannt werden sollte, so würde dies aus dreifachem Grunde mit Genugthuung zu begrüssen sein. Zunächst hätten die Eisenbahnverwaltungen einen Vortheil durch die geringere Erhebungsarbeit. Betrachtet man die einzelnen Spalten einer Tabelle und fragt man sich, ob deren Wegfall eine Verminderung der Arbeit mit sich bringt oder nicht, so wird man freilich zunächst den Eindruck gewinnen, dass mit dem Wegfall einzelner Spalten eine nennenswerthe Ersparniss nicht erreicht wird. Bedenkt man aber, dass sich die Ziffern für eine Spalte oft auf zahlreiche Unterlagen gründen, die erst durch ganz spezielle und zeitraubende Zählungen und Messungen gewonnen werden müssen — und dass diese Arbeiten j ä h r l i c h wiederkehren — so erlangt die Frage der Arbeitserleichterung schon eine andere Bedeutung. Auch für das Reichs-Eisenbahnamt selbst würde die weitere Einschränkung des Spaltenwerks eine Erleichterung in der mühsamen und aufreibenden Arbeit der Zusammenstellung der riesigen Zahlenmassen, bei deren Prüfung, Multiplikation, Division und Addition mit sich bringen. Der wesentlichste Vortheil aber dürfte der S t a t i s t i k s e l b s t zu gute kommen. Wenn sich diese thatsächlich nur auf das W e r t h v o l l e und W i c h t i g e beschränkt, so wird sie sich auch diejenigen zu Freunden erwerben, die bisher — meist wegen der Masse nebensächlicher Zahlenreihen — der Statistik keinen rechten Geschmack abzugewinnen vermochten. Ausserdem aber, und das erscheint uns als die Hauptsache, könnte — wenn die von uns befürwortete Vereinfachung durchgeführt wird — die im Reichs-Eisenbahnamt frei werdende Kraft nutzbar gemacht werden für die weitere Bearbeitung der statistischen E r g e b n i s s e. Damit würde ein Mangel beseitigt, den die Statistiker von Beruf wie Dr. Ernst Mischler in seiner Verwaltungsstatistik besonders an den Verwaltungsstatistiken beklagen. Der kaiserliche Unterstaatssekretär a. D. Professor Dr. Georg von Mayr schreibt in seiner theoretischen Statistik: „Die Grundauffassung der neuzeitlichen Statistik hält die wissenschaftliche Aufgabe des Forschers mit der blossen Darlegung des Zählungs- und Messungsbefundes nicht für erledigt, sie schreitet darüber hinaus zur weiteren kombinirenden Durchforschung des Materials im Sinne der Ergründung von Regelmässigkeiten und Gesetzmässigkeiten der Zustände und Erscheinungen, insbesondere auf dem Gebiete der Kausalitätsbeziehungen . . . Die geordnete Beschreibung des Festgestellten ist keineswegs von untergeordneter Bedeutung. Sie setzt eine vollständige Durchdringung des reich gegliederten Stoffes und eine gewisse Kunst ebenmässiger und verständlicher Darlegung voraus. Dass zu solchen Beschreibungen der Statistiker die berufene Kraft ist, liegt auf der Hand. Die Meinung, der Statistiker habe nur die Tabelle abzuschliessen und das wissenschaftliche Nachdenken darüber andern zu überlassen, ist in ihrer Unhaltbarkeit heute wohl erkannt. Nur wer das statistische Material von Grund aus kennt, weiss es auch richtig zu verwerthen.“ Würde sich das Reichs-Eisenbahnamt in Zukunft einer derartigen Aufgabe unterziehen, dabei auch der graphischen Methode, von deren Nützlichkeit, ja Nothwendigkeit man heutzutage allenthalben überzeugt ist, grössere Beachtung als in den letzten Jahren schenken, so würde eine derartige Neugestaltung der Eisenbahnstatistik voraussichtlich einen noch grösseren Beifall finden, als die jetzt beabsichtigte Vereinfachung.

Zum Eisenbahnunglück auf der dänischen Station Gjentofte.

In Sachen des Eisenbahnunglücks bei Gjentofte ist jetzt das Urtheil gefällt worden. Bei dieser in der Nähe Kopenhagens belegenen Station fuhr wie bekannt am 11. Juli d. J. Abends nach 11 Uhr der von Helsingör kommende Zug Nr. 834, der von Holte ab Schnellzug war und ohne Aufenthalt bis Kopenhagen gehen sollte, auf den bei Gjentofte, einer Station südlich von Holte, haltenden Personenzug Nr. 34, wobei dessen 4 hinterste Wagen, von denen einer ein Doppelwagen war, alle mit Passagieren besetzt, zertrümmert wurden. Von den Passagieren erlitten 32 sofort den Tod, 8 starben an den Verletzungen und etwa 70 Passagiere wurden verletzt, darunter viele schwer. Für das Unglück

wurde der Lokomotivführer des Helsingörer Zuges, namens Hansen, verantwortlich gemacht. Auf der nördlichen Seite der Station war zu richtiger Zeit das rothe Licht eingestellt, das Signal, dass der Zug vor dem Stationszeichen, das noch etwas nördlicher als der Signalmast angebracht ist, halten sollte. Von der Stelle der Linie, wo das Signal gesehen werden kann und also vom Lokomotivführer hätte gesehen werden müssen, sind bis zum Stationszeichen, wo der Zug halten sollte, 1 888 Ellen. Der Lokomotivführer sah das Haltesignal aber erst an einer Stelle, die 838 Ellen nördlich vom Stationszeichen entfernt lag, worauf er seiner Erklärung nach sofort die Vakuumbremse wirken liess. Nach den in der Sache gegebenen Aufschlüssen hätte der Zug noch zu rechter Zeit gehalten werden können, wenn die Bremsen gewirkt und in richtiger Weise behandelt worden wären. Der Angeklagte hat indessen behauptet, dass die Vakuumbremse nicht so gewirkt habe, wie sie wirken sollte. Wenn die Bremse in voller Wirksamkeit ist, soll sich die Nadel des Vakuummeters auf der Uhr von der Zahl 6 auf die Zahl 9 heben, aber nach den Erklärungen des Angeklagten und des Heizers habe sie sich nur bis zur 7 gehoben. Als der Angeklagte dies sah, gab er Gegendampf, vergass aber in der Erregung, das Signal an die Handbremser zu geben. Es glückte nur, die Fahrt etwas zu hemmen, nicht aber, den Zusammenstoss zu vermeiden.

Die Vakuumbremse des Zuges Nr. 834 konnte nicht untersucht werden, da sie beim Zusammenstoss vernichtet wurde. Durch die Zeugenvernehmung und die Erklärung der Sachverständigen wird die Behauptung des Angeklagten, dass die Vakuumbremse theilweise versagt habe, nicht bestärkt, auch war sie bei Holte, wo sie gebraucht worden war, vollkommen in Ordnung gewesen. Um aber gleichwohl zu ermitteln, ob das Unglück entgegen der Behauptung des Angeklagten durch dessen Versehen herbeigeführt worden war, fanden weitere Erhebungen statt. Der Maschineninspektor der Staatsbahnen erklärte, dass die Vakuumbremse, selbst wenn sie nicht stärker gewirkt hätte, wie vom Angeklagten behauptet wurde, den Zug doch innerhalb des verfügbaren Raumes hätte zum Stehen bringen können, wenn das Signal rechtzeitig gesehen wurde. Ferner sind mit einem Zug von derselben Zusammensetzung, derselben Geschwindigkeit und derselben Lokomotivenart wie bei dem betreffenden Zug Nr. 834 Versuche angestellt worden. Dabei wurde der Zug theils mit der Vakuumbremse allein, theils mit den Handbremsen entweder allein oder in Verbindung mit Gegendampf auf noch nicht 800 Ellen zum Stehen gebracht, während der Angeklagte von der Stelle aus, wo er das Haltesignal gesehen haben will, bis zum Stationszeichen eine Laufstrecke von 838 Ellen hatte, abgesehen von den 411 Ellen, die noch die Stationsstelle von der Unglücksstelle trennten. Nach diesen Ergebnissen hätte der Angeklagte den Zug rechtzeitig zum Halten bringen können, selbst wenn die Vakuumbremse versagte, sofern er im übrigen gehörigen Ausguck gehalten hätte. Es musste daher angenommen werden, dass der Angeklagte der ihm zur Last gelegten Vergehen überführt worden ist, nämlich, dass er das Haltesignal zu spät gesehen habe und dass er nicht zu gehöriger Zeit und mit gehöriger Kraft dabei eventuell gleichzeitig mit den Handbremsen gebremst hätte. Das Urtheil lautete auf 4 Monate Gefängniss und Erstattung von 44 875 Kr. an die Staatsbahn. Von dieser Summe entfallen 23 618 Kr. auf den Materialschaden und 21 257 Kr. auf die vorläufig ausgezahlten Unterstützungen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 15. Oktober d. J. ist die an der Bahnstrecke Kempten-Ulm zwischen den Stationen Gerlenhofen-Neu-Ulm neu errichtete Station V. Klasse Reutti für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Kleinvieh und Hunden eröffnet worden. Die Entfernung derselben beträgt von Gerlenhofen 3,28 km und von Neu-Ulm 3,53 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Die an der Strecke Striegau-Bolkenhain zwischen Striegau und Rohnstock gelegene Station Gräben, welche bisher nur dem Wagenladungs-Güterverkehr diente, ist am 1. d. Mts. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist die an der schmalspurigen Eisenbahnlinie Cranzahl-Oberwiesenthal gelegene Verkehrsstelle Niederschlag für den allgemeinen Stückgutverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4228 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 62 der am 7./8. Oktober d. J. in Lindau abgehaltenen Sitzung des Güterausschusses (abgesandt am 29. v. Mts.). (Die nächste Sitzung des Ausschusses soll am 28. April 1898 in Bozen stattfinden.)

Nr. 4229 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Ausarbeitung gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr, Begleitschreiben zum Protokoll der am 21./22. September d. J. in Graz abgehaltenen Sitzung des Unterausschusses (abgesandt am 29. v. Mts.). (Die nächste Sitzung soll am 8. Dezember d. J. in Berlin abgehalten werden.)

Nachrichten.

Deutschland.

— In der am 28. v. Mts. abgehaltenen Plenarsitzung des Bundesraths wurde von der Uebersicht über den Stand der **Bauausführungen** usw. **für die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen** usw. Kenntniss genommen. Der Vorlage, betreffend Aenderungen der §§ 42 und 44 der **Verkehrsordnung** für die Eisenbahnen Deutschlands sowie der Nummern VI und XXI der hierzu gehörigen Anlage B wurde die Zustimmung ertheilt.

— Die Münchener „Allgemeine Zeitung" schreibt über die neuerdings laut gewordenen **Anklagen gegen die preussische Staatsbahnverwaltung:**

In diesen Tagen haben die Mitglieder der Kommission, welche aus Anlass der vielberufenen Eisenbahnunfälle mit der Prüfung der einschlägigen Verhältnisse betraut wurde, ihre Reise durch den Osten der Monarchie angetreten. Einer vor kurzem angestellten Vergleichung der Eisenbahnunfallstatistik Frankreichs und Deutschlands konnte um deswillen eine starke Beweiskraft nicht zugesprochen werden, weil die Franzosen, wenigstens bis 1893, nur die Unfälle zählten, welche Menschen zustiessen, während in Deutschland, resp. in Preussen, alle überhaupt vorkommenden Unfälle gezählt wurden. Sind im Punkte der Betriebssicherheit die deutschen und speziell auch die preussischen Bahnen besser als ihr Ruf, so werden dennoch die Vorschläge in ernste Erwägung gezogen werden, welche das Reichs-Eisenbahnamt auf das Programm der Ende November stattfindenden Berathung der Vorstände aller deutschen Eisenbahnverwaltungen gesetzt hat. Dieselben bezwecken erhöhte Garantien für die Betriebssicherheit der deutschen Bahnen zu gewinnen, resp. eine Verschärfung der Bestimmungen zu erreichen, welche die denkbar mögliche Sicherheit des Bahnverkehrs zu gewährleisten geeignet erscheinen. Hätte nicht das Reichs-Eisenbahnamt die Initiative hierzu ergriffen, so würde zweifellos ein Theil der deutschen Eisenbahnverwaltungen, und nicht zuletzt auch die preussische Staatseisenbahnverwaltung aus eigenem Antrieb einem beträchtlichen Theil der in Frage stehenden Reformen näher getreten sein. Auch mit der erst im laufenden Jahre (am 1. Juli) eingeführten Erhöhung des Raddruckes und der Verstärkung des Oberbaus auf acht Tonnen war Preussen schon 1890 vorangegangen, Sachsen, Baden und Bayern waren ihm bald nachgefolgt, ohne die Anregung des Reichs-Eisenbahnamts abzuwarten. — Wie nach vorläufigem Abschluss der Ermittelungen gesagt werden darf, beruht der bei weitem grösste Theil der beklagten Unfälle weit mehr auf Unachtsamkeit und Fahrlässigkeit der unteren Beamten; falsch ist es, wenn behauptet wird, dass das Exekutivpersonal im Durchschnitt allzu dürftig bezahlt werde; es wird nicht glänzend, aber auskömmlich bezahlt. Auch ist der Vorwurf des übertriebenen Büreaukratismus in der Eisenbahnverwaltung ungerechtfertigt. Gerade der jetzige Eisenbahnminister ist von Anbeginn seiner Wirksamkeit bestrebt gewesen, mit der Büreaukratie aufzuräumen.

— Betreffs der geplanten **Vorortbahn von Berlin nach Grosslichterfelde** war in letzter Zeit die Befürchtung laut geworden, die Förderung des Projektes sei ins Stocken gerathen. Infolgedessen hatten einige Interessenten an den Minister der öffentlichen Arbeiten eine Anfrage gerichtet, worauf ihnen nun folgender Bescheid zugegangen ist:

„Auf die an den Herrn Minister . . . . benachrichtigen wir Sie ergebenst, dass in der Angelegenheit, betreffend den Bau der Vorortbahn von Berlin nach Grosslichterfelde ein Stillstand nicht eingetreten ist. Als Grund dafür, dass mit dem Bau bis jetzt noch nicht begonnen werden konnte, müssen wir hauptsächlich den Umstand anführen, dass in dem zu Anfang d. J. stattgefundenen landespolizeilichen Prüfungstermine seitens der betheiligten Gemeinden und Interessenten mehrere Anträge auf Abänderung des Entwurfs gestellt worden sind, deren sorgfältigste Prüfung zu zahlreichen zeitraubenden Verhandlungen und Untersuchungen geführt hat. Namentlich hat die Prüfung des von der Gemeinde Grosslichterfelde gestellten und vom Herrn Regierungspräsidenten zu Potsdam warm befürworteten Antrags auf Anlage einer Unterführung im Zuge der Wilhelmstrasse, deren Ausführung die Hochlegung des ganzen Bahnhofs Lichterfelde und der angrenzenden Strecken bedingt, die eingehendsten Untersuchungen in technischer wie finanzieller Beziehung erheischt, zu welchem Zwecke mehrere umfangreiche und viel Zeit beanspruchende vergleichende Entwürfe aufgestellt werden mussten. Soweit nun einzelne Streckenabschnitte der geplanten Vorortbahn als feststehend angesehen werden können, sind die ausführlichen Entwürfe in Arbeit und hoffen wir, dass bis zum nächsten Frühjahr alle sonst noch schwebenden Fragen soweit geklärt und alle Vorbereitungsarbeiten soweit gediehen sein werden, dass alsdann mit dem Bau wird begonnen werden können."

— Die „B. P. N." schreiben bezüglich des **Etats der preussischen Staatsbahnverwaltung**: Zu den elastischen Theilen des Etats gehört das Extraordinarium; es kann und muss sich der jeweiligen Finanzlage anpassen und zwar um so mehr, wenn, wie dies in Preussen der Fall ist, zur Deckung des Staatsbedarfs in grossem Umfange die dem Wechsel unterworfenen Ueberschüsse der Betriebsverwaltungen herangezogen werden müssen. Wie schon in den letzten beiden Jahren die Besserung der Finanzverhältnisse eine starke Dotirung des Extraordinariums herbeigeführt hatte, dürfte die gleiche Ursache betreffs des nächstjährigen Etats in derselben Richtung wirken und zu einer noch stärkeren Dotirung des Extraordinariums führen. In dem laufenden Jahre ist der Eisenbahnverwaltung mit Recht schon der Löwenantheil an dem Extraordinarium zugefallen. Mit dem berechtigten Gesichtspunkte, die reichen Ueberschüsse der Eisenbahnen nicht vorwiegend für allgemeine Staatsausgaben zu verbrauchen, sondern aus ihnen in erster Linie die Bedürfnisse der Staatsbahnen neu zu befriedigen, begegnet sich der andere nicht minder berechtigte Gesichtspunkt, auf schwankende Einnahmen nicht über das unbedingt nothwendige Maass hinaus dauernde Ausgaben zu basiren. In Betracht kommt ferner, dass nach der jetzt eingeführten soliden Finanzpraxis die durch die Steigerung des Verkehrs erforderten Aufwendungen für Erweiterungen der stehenden Anlagen und für Vermehrung der Betriebsmittel der im Betriebe befindlichen Bahnen auf den Etat gebracht werden. Alle diese Momente machen sich für das Finanzjahr 1898/99 in noch höherem Maasse geltend, als für das laufende Jahr. Man wird daher in der Annahme nicht fehlgehen, dass das Extraordinarium des Etats der Eisenbahnverwaltung noch beträchtlich höher bemessen werden wird, als für das laufende Jahr und daher voraussichtlich den höchsten Betrag erreichen wird, welcher bisher für die einmaligen Ausgaben der Eisenbahnverwaltung etatsmässig überhaupt in einem Jahre bereitgestellt ist. Wie in dem Etat des laufenden Jahres eine beträchtliche Summe (12 000 000 ℳ) zur Vermehrung des Wagenparks ausgebracht ist, so wird zweifelsohne auch in dem nächstjährigen Etat eine sehr erhebliche Summe für die Vermehrung der Betriebsmittel gefordert werden.

— Ein Theil der vom Minister der öffentlichen Arbeiten eingesetzten **Eisenbahn-Untersuchungskommission** hat sich, wie Berliner Blätter melden, nach dem Norden begeben, um die Eisenbahnverhältnisse in Altona einer erneuten Prüfung zu unterziehen, und ein anderer Theil nach der Provinz Schlesien.

— Die **Leistung der Staatseisenbahn-Verwaltung aus Anlass des Rücktransportes der Truppen** aus dem Gelände des diesjährigen Kaisermanövers bei Frankfurt a/M. stellt sich nach uns gewordenen Mittheilungen als eine noch grössere dar, als nach der diesbezüglichen Notiz in Nr. 82 d. Ztg. anzunehmen war. Der Abtransport der Truppen dehnte sich nicht auf $2^1/_4$ Tage aus, sondern fand thatsächlich statt in den Nachmittagstunden von 4 bis 11 Uhr am 10. September und in den Vormittagstunden von 8 bis 12 Uhr am 11. September, also während 11 Stunden. Befördert wurden rund 3 200 Offiziere und 80 200 Mannschaften, ferner 3 100 Pferde, 320 Fahrräder, 140 Fahrzeuge und 500 000 kg Gepäck in zusammen rund 3 300 Wagen.

Die Verladungen und Abtransporte fanden nur auf preussischen Bahnhöfen der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. statt und wurde die letztere hierbei von anderen Eisenbahnverwaltungen nur dadurch unterstützt, dass ihr ein Theil des erforderlichen Wagenmaterials in entgegenkommendster Weise zur Verfügung gestellt wurde.

— Der „Frankf. Ztg." wurde am 29. v. Mts. aus Darmstadt telegraphirt: „Heute hielt der in besonderer Mission hier anwesende Geheime Regierungsrath von Misani aus dem Reichs-Eisenbahnamt eine vertrauliche Konferenz mit hiesigen Vertretern des Handelsstandes. Gegenstand der Besprechungen waren die **Betriebsstörungen auf der preussisch-hessischen Staatsbahn**. Es verlautet, dass das Reichs-Eisenbahnamt und die übrigen dem Verkehr gewidmeten Reichsstellen die Störungen unliebsam empfinden und auf schleunige Abhilfe dringen. Es sollen hierüber Differenzen zwischen der preussischen und der Reichsverwaltung bestehen."

Der Wunsch, die hervorgetretenen Störungen schleunigst abzustellen, besteht selbstverständlich auf Seite des Reichs-Eisenbahnamts in demselben Maasse wie beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Dass hierüber Differenzen zwischen der Reichsverwaltung und der preussischen Regierung ausgebrochen seien, ist d u r c h a u s u n z u t r e f f e n d.

— Für die Berliner namhafteren Versender, insbesondere die Spediteure, haben sich bei der Güterauflieferung oft Unzuträglichkeiten dadurch herausgestellt, dass **Betriebsstörungen im Eisenbahnverkehr**, wie auch die bei Einstellung bezw. Wiedereröffnung des Schifffahrtsverkehrs eintretende Schliessung bezw. Wiederaufnahme des Abfertigungsdienstes auf den Wasserumschlags-Stationen nicht in dem erwünschten Maasse zur Kenntniss der speziell Betheiligten gelangen. Das Aeltestenkollegium der Berliner Kaufmannschaft ist aus diesem Grunde mit der königlichen Eisenbahndirektion Berlin in eine Prüfung der Frage eingetreten, wie diesem Mangel abgeholfen und eine sofortige Benachrichtigung der interessirten Kreise über derartige Verkehrsunterbrechungen erreicht werden kann. Die Eisenbahndirektion hat sich hierbei, einem Wunsche des Kollegiums folgend, in entgegenkommender Weise bereit erklärt, fernerhin die an die Berliner Abfertigungsstellen ergehenden derartigen Benachrichtigungen gleichzeitig dem Verkehrsbüreau der Korporation der Kaufmannschaft übermitteln zu lassen. Von letzterem sollen die Berliner Spediteure und die sonstigen grösseren Versender aus dem Kreise der Mitglieder der Korporation regelmässig sofort verständigt werden. Diejenigen Korporationsmitglieder, welche von dieser am 1. d. Mts. ins Leben getretenen vorläufig mit Kosten für sie nicht verbundenen Einrichtung Gebrauch zu machen beabsichtigen, haben dies dem oben genannten Büreau schriftlich oder mündlich mitzutheilen.

— Aus Essen wird der „Rhein.-Westf. Ztg." geschrieben: Der erste Vorsitzende des Bergbauvereins Geheimer Finanzrath Jencke hatte kürzlich beim Minister der öffentlichen Arbeiten, Thielen, eine eingehende Besprechung der **Verkehrsverhältnisse des Ruhrreviers**. Der Wagenmangel, welcher auf allen Linien des Staatsbahnnetzes besteht, ist — nächst der die Erwartungen übersteigenden allgemeinen Zunahme des Verkehrs — vorzugsweise mit darauf zurückzuführen, dass auf ausserpreussischen deutschen und auf benachbarten ausländischen Bahnen gleichfalls starker Wagenmangel herrscht und die preussischen Wagen daher dort zurückgehalten werden. Eine vorzugsweise Gestellung der Wagen an die Rübenindustrie findet nicht statt, auch für diese sind Verhältnisszahlen festgestellt und wird dieselbe durch den Wagenmangel mit betroffen, ebenso die Braunkohlendistrikte. Grosse Bestellungen des Betriebsmaterials, der Leistungsfähigkeit der Fabriken entsprechend, sind theils schon vergeben, theils in Vorbereitung. Bis 1. April 1898 ist die Leistung der Fabriken voll in Anspruch genommen. Es bleibt kein Mittel unversucht, welches zur Abschwächung des anerkannten Nothstandes führen kann.

— Schon seit längerer Zeit bestand die Absicht, den **Laacher See durch eine Eisenbahn mit dem Rhein zu verbinden**. Da es jedoch von der Absicht still geworden war, glaubte man, dass der Plan einstweilen aufgegeben oder doch vertagt sei. Wie die „Mayener Ztg." nunmehr als thatsächlich feststellen kann, hat die Firma Hagen & Co. in Köln die Konzession für den Bau nachgesucht und erhalten. Auch hat die landespolizeiliche Begehung seitens der Vertreter der Bahnbehörde und der Regierung schon stattgefunden. Die Bahn soll von Krahnenberg bei Andernach auslaufen, hinter Eich durch den Wald oben am Aussichtsthurm vorbei bis unten an den See in der Nähe vom Wassenacher Weg geführt werden

und von dort am Seeufer entlang bis in die Nähe des Gasthofes laufen. Die Station auf dem Krahnenberg wird neben derjenigen der Drahtseilbahn liegen. („Köln. Ztg.")

— Der Bau einer vollspurigen **Kleinbahn von Borken nach Burgsteinfurt** wird im Kreise Ahaus eifrig geplant. Die Linie soll, im Anschluss an die im Bau begriffene Bahn Borken-Essen und Borken-Bocholt-Erupel geführt werden und die Industrieorte und grossen, wohlhabenden Landgemeinden Gemen, Wesecke, Südlohn-Oeding, Stadtlohn (Vreden), Wüllen, Ahaus (Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn), Heck, Nienborg, Metelen und Burgsteinfurt berühren. Stadtlohn z. B. besitzt 5 grosse Webereien, in Südlohn wurde erst eine mechanische Weberei gebaut, und noch mehrere Fabriken und hauptsächlich auch Ringofenziegeleien befinden sich in den genannten Orten. Ausserdem besitzen dieselben eine äusserst regsame Kleinindustrie. Durch Ausbau der Bahn würden auch die reichen Kalk- und Thonlager, die jetzt wegen der zu hohen Beförderungskosten nicht ausgenutzt werden können, erschlossen und der ganzen Gegend ein weiterer Antrieb nicht nur zu gewerbreicher Thätigkeit gegeben werden, sondern auch die Landwirthschaft würde aus der Bahn grossen Vortheil ziehen. Auf Veranlassung des Ausschusses sind bereits von der westfälischen Landeseisenbahn-Gesellschaft die Vorarbeiten ausgeführt worden, wobei gleichzeitig Abzweigungen von Heck über Ochtrup, Wettringen nach Neuenkirchen sowie eine Fortsetzung von letztgenanntem Orte nach Rheine in den Plan aufgenommen wurden. („Uhland's Wochenschr.")

— Nach Lübecker Zeitungsnachrichten wird der Bau einer **Ostseestrandbahn** an der Travemünder Bucht projektirt, die von T r a v e m ü n d e über Niendorf, Timmendorf, Scharbeutz, Haffkrug bis N e u s t a d t mit Abzweigung nach P a n s d o r f führen soll, wodurch alle die an der westlichen Ostseeküste gelegenen Hafenstädte direkte Bahnverbindung mit Lübeck erhalten würden. Die Lübeck-Büchener Eisenbahn dürfte alsdann an den Ausbau ihrer Linie Lübeck-Travemünde als Vollbahn herantreten, um so mehr als in einer der letzten Bürgerschaftssitzungen das Bestreben hervortrat, Travemünde zu einem ersten Passagierhafen der Ostsee, zum Ein- und Ausgangspunkt des Passagierverkehrs von und nach der Ostsee zu gestalten, wozu es infolge seiner günstigen geographischen Lage am ehesten unter den Küstenstädten der Ostsee prädestinirt sei. Für die Lübeck-Büchener Bahn würde hieraus ein ganz bedeutender weiterer Verkehrsaufschwung resultiren, weshalb die Eisenbahnverwaltung sehr bald mit dem Ausbau ihrer Linie Lübeck-Travemünde zu einer erstklassigen Vollbahn übergehen dürfte.

— Von dem Finanzausschuss des bayerischen Landtages wurde — wie die Münchener „Allgem. Zeitung" meldet — der Gesetzentwurf, betreffend den **zweigeleisigen Ausbau der bayerischen Staatseisenbahnen** und die **Beschaffung von Fahrmaterial**, sowie die Ausrüstung bereits vorhandener Fahrzeuge, angenommen. Bezüglich der Petition der Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern, in welcher eine grössere Vermehrung der offenen Güterwagen als die postulirte Zahl von 800 verlangt wird, wurde beschlossen, dass die Staatsregierung im Bedarfsfalle über das Postulat hinausgehen dürfe.

— Bei den Verhandlungen des Finanzausschusses des bayerischen Landtages über die **Vermehrung der Güterwagen** wies der Referent Freiherr von Stauffenberg darauf hin, dass die Zahl der Güterwagen durch den fortschreitend in Aufschwung begriffenen Güterverkehr nicht mehr ausreichend erscheine.

In Prozenten ausgedrückt, habe sich die Gesammtfrequenz der Güterbeförderung gegenüber dem Jahre 1892

im Jahre 1893 um 5,83 %	im Jahre 1895 um 14,19 %
„ „ 1894 „ 5,44 „	„ „ 1896 „ 18,75 „

gehoben, während sich der Güterwagenbestand gegenüber 1892

im Jahre 1893 nur um 2,03 %	im Jahre 1895 nur um 2,08 %
„ „ 1894 „ „ 1,36 „	„ „ 1896 „ „ 2,75 „

vermehrt habe. Die erhebliche Steigerung, welche in der zweiten Hälfte des Jahres 1895 begann und bis jetzt ungeschwächt andauere, musste nach und nach empfindlichen Mangel an Güterwagen hervorrufen, der grösste Ausfall zeige sich bei den bedeckten Wagen und den offenen Kohlenwagen.

— Von der königlich bayerischen Regierung ist im Landtage auf diesbezügliche Interpellation erklärt worden, dass voraussichtlich noch dem gegenwärtigen Landtage eine Vorlage wegen des **Umbaues des Bahnhofs Nürnberg** zugehen werde.

— Die **Weimar-Rastenberger Eisenbahn-Gesellschaft** hat mit dem Betriebe ihrer den nördlichen Theil des weimarischen Kreises durchschneidenden schmalspurigen Linien während der letzten Jahre bei weitem nicht die Kosten gedeckt, geschweige denn an eine Dividendenvertheilung, Schuldentilgung usw. denken können. Neuerdings ist ein Verkauf der Bahn an die bekannte Firma Herrmann Bachstein geplant. Die Aktionäre werden vermittelst einer Bekanntmachung im „Reichsanzeiger" zur Theilnahme an einer ausserordentlichen Generalversammlung in Weimar am 19. d. Mts. eingeladen, wo über das mit der Firma Bachstein getroffene vorläufige Abkommen, sowie über die im Fall der Genehmigung desselben nöthig werdende Auflösung der Gesellschaft Beschluss gefasst werden soll.

— Welche enormen Dimensionen der **Personenverkehr zwischen Stuttgart und Cannstatt** während des Cannstatter Volksfestes annimmt, geht daraus hervor, dass während der vergangenen Festtage nicht weniger als 243 Sonderzüge (einschliesslich der Leerzüge) auf dieser Strecke einzulegen waren. Trotzdem ist es der württembergischen Staatsbahnverwaltung gelungen, diesen gewaltigen Verkehr ohne jede Störung zu bewältigen. Die von der Generaldirektion der Staatsbahnen getroffenen Vorkehrungen — Trennung des Volksfestverkehrs vom übrigen Verkehr, Aufstellung besonderer Schalter für die Fahrkartenabgabe in Stuttgart — haben sich, ebenso wie die, gleich den Vorjahren im Bahnhof Cannstatt getroffenen Einrichtungen, als sehr zweckmässig erwiesen. Die Beförderung vollzog sich rasch und ohne Ueberfüllung der Züge.

— **Der Winterfahrplan der württembergischen Staatsbahnen** enthält regelmässige Fahrten zur Personenbeförderung mit einem A k k u m u l a t o r e n w a g e n auf der Güterbahn Kornwestheim-Untertürkheim und auf der Strecke Cannstatt-Stuttgart, ferner mit einem D a m p f w a g e n (System Serpollet) auf der Strecke Reutlingen-Tübingen und mit einem M o t o r w a g e n (System Daimler) auf den Strecken Saulgau-Herbertingen-Riedlingen und Herbertingen-Sigmaringen. Ueber die hier zur Anwendung kommenden Betriebsmittel ist in dieser Zeitung früher schon berichtet worden (vergl. Nr. 2 Jahrg. 1894, Nr. 91 Jahrg. 1895 und Nr. 62 Jahrg. 1897).

— In Nr. 85 d. Ztg. theilten wir mit, dass der deutsche Landwirthschaftsrath Erhebungen über **Mehlfrachten** auf Anregung der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen angestellt habe. Jetzt erfährt die „D. Tagesztg.", dass der „Bund der Landwirthe" auf eine Anfrage derselben Generaldirektion schon längst eine derartige Umfrage, und zwar bei 1 700 Vertrauensmännern, veranstaltet hat. Die Umfrage hat ergeben, dass die überwiegende Mehrheit für Einführung höherer Mehlfrachten ist, während nur sehr wenige Stimmen sich zweifelhaft und nur einige sich ablehnend aussprachen.

— Die kontinentale Elektrizitätsgesellschaft (vormals Schuckert & Co.) in Nürnberg hat ein Baugesuch für eine **elektrische Bahn von Stuttgart nach Esslingen** eingereicht. Die Bahn würde in der Neckarstrasse von der Stuttgarter Strassenbahn abzweigen und von da über Ostheim, Gaisburg, Wangen, Hedelfingen und Weil (königliches Gestüt, wo jährlich mehrere grosse Pferderennen stattfinden), nach Esslingen geführt werden. Ein mit diesem konkurrirendes Gesuch ist von einem Gründerkonsortium zugleich im Auftrag der anliegenden Gemeinden eingereicht worden. Bei diesem Gesuch soll der Bahnkörper für eine Normalspur hergestellt, aber vorerst die 1 m-Spur, entsprechend der Spurweite der Stuttgarter Strassenbahn, für den Personenverkehr eingelegt werden. Auf einem Theil der Bahn soll dem jeweiligen Bedürfniss entsprechend eine dritte Schiene eingelegt worden, die die Spurweite zur Normalspur der Staatseisenbahn erweitert, so dass es möglich würde, Güterwagen direkt von letzterer aus zwischen Stuttgart und Esslingen zu befördern. Diese Linie ist von der Stuttgarter Markthalle ausgehend gedacht, sie soll am Königsbau vorbei durch das Königsthor entlang dem Eisenbahndamm durch die königlichen Anlagen bis zum Rosensteintunnel geführt werden, hier den Anschluss an die Staatsbahn suchend. Die Bahn soll elektrisch betrieben werden. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Regierung zu den Projekten, die den bestehenden Staatsbahnlinien immerhin einige Konkurrenz machen würden, verhält. In Frage wird vielleicht auch kommen, ob die Staatsbahn die Linie nicht selbst als Glied einer später fortzusetzenden linksufrigen Neckarbahn zu bauen gesonnen ist.

— Wie man aus Braunschweig berichtet, ist dort am 28. v. Mts. die Strecke **Braunschweig-Wolfenbüttel** der von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft erbauten elektrischen Strassenbahn dem Betriebe übergeben worden. Die fertige Linie besitzt eine Länge von 11,7 km; der Verkehr wurde vorläufig mit 8 Motorwagen eröffnet.

— Die Berliner Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen hat der Verkehrsdeputation die Mittheilung zugehen

lassen, dass die im September wieder aufgenommenen Arbeiten an dem **Spreetunnel zwischen Stralau und Treptow** bisher in durchaus befriedigender Weise verlaufen seien, und dass die Vollendung dieses Bauwerks und die Herstellung der sich an den Spreetunnel anschliessenden Strassenbahn nach dem schlesischen Bahnhof im Laufe des kommenden Jahres mit Sicherheit zu erwarten sei. Um diese Bahnanlage einigermaassen ertragsfähig zu machen, sei ihre Verlängerung nach beiden Richtungen hin — nach dem Innern der Stadt zu einerseits und von Treptow über Nieder-Schöneweide nach Johannisthal bezw. über Ober-Schöneweide nach Schöneweide andererseits — erwünscht. Die Gesellschaft hat daher die Verkehrsdeputation ersucht, ihren früheren, dahin zielenden Anträgen baldigst Folge zu geben. Finanziell sei das Unternehmen gesichert.

— Von Berliner Zeitungen war die Nachricht verbreitet worden, wonach ausser anderen auch deutsche Bahnen **belgische Wagen** beschlagnahmt hätten und unter Zahlung von Geldstrafen zurückhielten, um sie deutschen Zechen zur Verfügung zu stellen, infolge dessen in Belgien ein so hoher Wagenmangel eingetreten sei, dass den belgischen Zechen nur 40 % der geforderten Wagen gestellt werden könnten. Auch diese Nachricht ist — wie die „Berliner Korrespondenz" feststellt — vollständig aus der Luft gegriffen. Ueber die wechselseitigen Rechte in Bezug auf die Ausnutzung fremdländischer Wagen bestehen Vereinharungen. Wenn belgische Wagen auf inländischen Eisenbahnlinien zur Verwendung gelangen, so entspricht das durchaus den internationalen Abmachungen. Von einer Beschlagnahme solcher Wagen kann keine Rede sein.

— **Die Dampfschifffahrt auf dem Neckar zwischen Heilbronn und Mannheim,** die zuerst als privates, später als staatliches (württembergisches) Unternehmen bis zum Jahre 1870 bestanden hatte, soll — wie wir bereits in Nr. 82 d. Ztg. kurz meldeten — wieder ins Leben gerufen werden. Dank einer grösseren Zahl Heilbronner, Eberbacher, Heidelberger und Mannheimer Kaufleute hat sich eine Aktiengesellschaft gebildet, welche die herrliche Neckarstrecke von Heilbronn bis Heidelberg-Mannheim dem Personen- und Güterverkehre öffnen will. Vor einigen Tagen fand die erste Probefahrt mit einem von der Moseldampfschifffahrts-Gesellschaft zur Verfügung gestellten Dampfer statt, welche als gelungen bezeichnet werden darf (s. Nr. 82 d. Ztg.). Es sollen nun zunächst 2 Dampfboote gebaut werden. Die Probefahrt hat ergeben, dass die Maschinen wenigstens 200 PS. haben und dass die Boote etwa 48 m lang und von so geringem Tiefgang sein müssen, dass sie bei 45 cm noch etwa 400 Centner Güter, ausser den Passagieren, die auf 200 anzunehmen sind, führen können. Bei dem heutigen Stande der Schiffsbautechnik sollte es gelingen, ein Fahrzeug zu konstruiren, das allen Anforderungen entspricht. Die bürgerlichen Kollegien von Heilbronn und Eberbach haben bereits eine 3 % Verzinsung des Aktienkapitals zugesichert.

— Der in Königsberg zusammengetretene Provinzialausschuss nahm in seiner letzten Sitzung folgende Resolution an: „In Erwägung, dass der **masurische Schifffahrtskanal** nur einem kleinen Theile der Provinz einige Vortheile bringt; in fernerer Erwägung, dass diese Vortheile, besonders da der Kanal in der Regel nicht mehr als sieben Monate im Jahre benutzbar sein wird, in keinem Verhältnisse zu den sehr grossen Kosten für den Erbau desselben stehen; in endlicher Erwägung, dass es im Interesse der ganzen Provinz richtiger wäre, die vielen Millionen, welche die Herstellung des projektirten Kanals erfordern würde, zur Schaffung anderer Verkehrsmittel, wie Neben- und Kleinbahnen, zu verwenden, lehnt es der Provinzialausschuss ab, bei dem Provinziallandtage die Bewilligung von Mitteln zur Gewährung von Beihilfen zu den Grunderwerbskosten für den Bau des masurischen Schifffahrtskanals zu beantragen." — Damit ist das Projekt eines masurischen Schifffahrtskanals als gescheitert anzusehen.

— Vom **rheinisch-westfälischen Eisenmarkt** meldet die „Köln. Ztg.", die Stimmung sei etwas zuversichtlicher, namentlich gehe die starke Anspannung der Werke auf dem Gebiete des Eisenbahnbedarfs unvermindert weiter. Die kürzlichen Zutheilungen der Staatsbahnverwaltung konnten nur mit Mühe aufgenommen und unter die betreffenden Werke vertheilt werden. Der ungeheuer zunehmende Verkehr der Staatsbahnen sei das sicherste Zeichen für die gesunden wirthschaftlichen Zustände des gesammten Erwerbslebens.

— **Hamburgs regelmässige Dampfschiffsverbindungen** haben sich, entsprechend dem grossartigen Aufschwung seiner Seeschifffahrt, im Laufe des letzten Dezenniums ganz ausserordentlich entwickelt. Im Jahre 1886 hatte Hamburg 70 Linien mit 391 Dampfern, im Jahre 1896 dagegen gab es aber 106 von Hamburg nach allen Weltrichtungen ausgehende regelmässige Linien mit 733 Dampfern. Die Zahl der Linien hat mithin in diesem kurzen Zeitraum sich um die Hälfte vermehrt, die Zahl der Dampfer sich sogar fast verdoppelt. Die Eröffnung des Kaiser Wilhelmkanals hat vor 2 Jahren wesentlich zur Vermehrung der regelmässigen Dampfschiffslinien Hamburgs mit den verschiedenen Häfen der Ostsee beigetragen. Auf die europäische Fahrt entfielen in 1896 insgesammt 74 Linien, die mit 388 Dampfern 4985 Reisen machten; auf aussereuropäische Fahrt aber 32 Linien, die mit 345 Dampfern 763 Reisen ausführten. In der europäischen Fahrt gab es 28 deutsche, in aussereuropäischer Fahrt 26 deutsche Linien; mithin war in letzterer fast ausschliesslich deutsche Rhederei beschäftigt. Es ist selbstverständlich, dass mit den Dampferlinien auch Waaren verladen werden können nach Orten, welche an der Küste liegen, ohne direkte Dampferverbindung mit Hamburg zu haben. Andererseits sind es aber nicht nur die Dampfer dieser regelmässigen Linien, die von Hamburg expedirt werden, sondern es kommen auch fortwährend eine grosse Zahl anderer Dampfer hinzu, welche, je nach Bedürfniss, nach allen Richtungen in Ladung gelegt werden. Dann hat bereits vor Jahren die „Deutsche Levantelinie" durch ihre direkten Frachtsätze von fast allen deutschen Bahnstationen nach den Häfen der Levante und des schwarzen Meeres und theilweise sogar nach den Haupt-Binnenstationen der orientalischen Eisenbahnen und der fürstlich bulgarischen Staatsbahnen eine weitere Kombination zwischen Seeschifffahrt und Eisenbahn zur Einführung gebracht. (Münch. „Allgem. Ztg.")

— **Deutschlands Aussenhandel** ergab im September d. J. eine Einfuhr von 37 171 180 D.-Ctr. und seit dem 1. Januar d. J. von 292 379 995 D.-Ctr. oder 28 003 485 mehr als in der entsprechenden Periode des Vorjahres. Die Ausfuhr betrug im September d. J. 24 838 100 und seit dem 1. Januar d. J. 200 826 405 Doppelcentner oder 13 766 910 mehr als in dem gleichen Zeitraum 1896. Der Werth der Einfuhr in das deutsche Zollgebiet ergab in den ersten drei Quartalen 3 521 882 000 *M.* oder 179 546 000 Mark mehr als in dem entsprechenden Zeitraum 1896 und 400 543 000 *M.* mehr als in der gleichen Periode des Jahres 1895. Die deutsche Ausfuhr ergibt für die ersten drei Quartale eine Werthziffer von 2 817 291 000 *M.*, d. i. 53 483 000 *M.* mehr als in der entsprechenden Periode 1896 und 340 831 000 *M.* mehr als in der gleichen Zeit 1895. Die Einfuhr von Cerealien weist für den September d. J. u. a. die nachstehenden Ziffern auf: Erbsen 83 054 D.-Ctr., Raps und Rübsaat 133 852, Leinsaat 206 347, Gerste 965 082, Mais und Dari 880 169, Weizen 654 264, Roggen 819 285 und Hafer 433 959, insgesammt 5 018 186 D.-Ctr. (gegen 4 559 674 Doppelcentner im August 1897 und 5 157 130 D.-Ctr. im September 1896). Die Ausfuhr von Getreide stellte sich im September d. J. insgesammt auf 572 353 D.-Ctr. (gegen 380 760 D.-Ctr. im August 1897 und 288 068 im September 1896) und im einzelnen in Weizen auf 155 440, Roggen 128 832, Hafer 10 633, Gerste 32 683, Raps und Rübsaat 11 786 und Malz 11 566 D.-Ctr. Die Einfuhr von Fahrrädern und Fahrradtheilen betrug im September d. J. 257 D.-Ctr., von denen 134 auf die Vereinigten Staaten, 41 auf Frankreich, 30 auf Grossbritannien und 21 auf Oesterreich-Ungarn entfielen. Die Ausfuhr von Fahrrädern und Fahrradtheilen umfasste im September d. J. 270 D.-Ctr., dieselben gingen besonders nach Oesterreich-Ungarn, der Schweiz, Dänemark und Britisch-Australien. (Münch. „Allgem. Ztg.")

— **Personalnachricht.** Baurath Buck, Betriebs-Oberinspektor bei den württembergischen Staatseisenbahnen, ist im Alter von 61 Jahren gestorben. Nach Vollendung des Studiums an der technischen Hochschule in Stuttgart trat er in den württembergischen Eisenbahn-Baudienst ein. Später wurde er Betriebs-Bauinspektor in Ludwigsburg; seit 1881 bekleidete er das Amt eines Betriebs-Oberinspektors, bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen. Erhebliche Verdienste hat er sich um die Ausbildung des Eisenbahnpersonals erworben. Er hatte einen Lehrauftrag in der Baugewerkeschule für die Kandidaten des Bahnmeisterberufs, und in dem staatlichen Unterrichtskurs für den mittleren Eisenbahn-Betriebsdienst hatte er die jungen Beamten mit dem Signal- und Fahrdienstwesen, sowie mit den Stations- und Bahnanlagen und den Betriebsmitteln bekannt zu machen. Bei den Prüfungen sowohl von Beamten als von Bediensteten war er theils als Mitglied, theils als Vorsitzender thätig. Dem Verstorbenen wird von dem gesammten württembergischen Eisenbahnpersonal, mit dem er dienstlich vielfach in Berührung kam, wegen seines freundlichen Wesens und seiner Verdienste ein gutes und dankbares Andenken bewahrt werden.

Deutsche Kolonien.

— Aus Südwestafrika sind, wie die „B. N. N." mittheilen, mit der letzten Post von Kapstadt verschiedene Briefe eingegangen, welche ein anschauliches Bild besonders von dem

Leben und Treiben in Swakopmund geben. Der Dampfer der Wörmannlinie mit den Mannschaften der Eisenbahnbrigade und dem Eisenbahnmaterial war am 8. September daselbst eingetroffen, er lag am 27. desselben Monats noch dort auf der Rhede. Die Entladung der Schienen u. s. f. ging ziemlich gut von statten, nur wenig ging in der Brandung verloren. Sofort nach der Ausschiffung der Leute und des nöthigen Werkzeuges wurde mit dem Bahnbau begonnen; doch kann er nur langsam fortschreiten, da sich Arbeitermangel herausstellte. Die Eingeborenen, welche sich in geringer Anzahl zur Arbeit bereit fanden, verlangten neben reichlicher Verpflegung hohe Löhne, nämlich 100—150 ℳ. monatlich. Bekanntlich fordern ländliche Arbeiter im Innern neben voller Beköstigung einen Tagelohn von 4 ℳ. Das Fleisch ist dort infolge der Rinderpest sehr theuer, ebenso andere Lebensmittel. Die Schuld an dem letzteren schiebt man auf den zu Anfang dieses Jahres eingeführten Zolltarif, der die Versorgung des Landes erschwert. In Swakopmund herrscht reges Leben, da wo vor wenigen Jahren noch ein kahles felsiges Ufer und volle Wüste vorhanden war, werden jetzt schon häufig Diners gegeben, und selbst der Frack zeigt sich in den Strassen. Vor allem ist die Bauthätigkeit eine grosse, eine beträchtliche Anzahl neuer Gebäude ist in Angriff genommen. Die Bauarbeiter besorgt fast ausschliesslich die südwestafrikanische Kolonialgesellschaft, deren Vertreter Dr. Rhode eine weitreichende und fruchtbare Thätigkeit ausübt. Er scheint tüchtige Hilfskräfte zu haben. Die Firma Tippelskirch & Co. lässt mehrere Gebäude errichten, ferner wird ein Haus für die Post und ein Schuppen für die Eisenbahn gebaut, mit verschiedenen anderen Baulichkeiten ist der Anfang gemacht worden. Von anderer Seite wird berichtet, dass die Einwanderung von Weissen in das Schutzgebiet zunimmt, namentlich in den südlichen Stationen wie Warmbad, Keetmannshoop u. s. f. wächst die weisse Bevölkerung zusehends. Vor allem wird ein reichlicher Zuzug aus dem Kaplande erwähnt, wahrscheinlich sind dies zumeist Buren. Wie hinzugefügt wird, findet auch ein ausgedehnter Verkauf von Ländereien durch die Landes-Hauptmannschaft statt. Als ein gutes Zeichen ist es anzusehen, dass von keiner Seite die Rinderpest auch nur erwähnt wird. Daraus lässt sich der Schluss ziehen, dass diese Viehseuche noch immer als überwunden zu betrachten ist und nicht, wie befürchtet wurde, von neuem erwacht ist und vorrückt. So sind die Nachrichten aus Südwestafrika im ganzen erfreulich; überall zeigt sich Fortschritt und Regsamkeit.

Oesterreich-Ungarn.

— **Oesterreichisch-sächsische Bahnanschlüsse.** Die im Eisenbahnministerium mit Delegirten der sächsischen Regierung bezüglich Regelung einer Reihe von Eisenbahnanschlüssen an der böhmisch-sächsischen Grenze stattgehabten Berathungen haben zu einem befriedigenden Ergebnisse geführt und hat man sich über den diesbezüglich abzuschliessenden Staatsvertrag im wesentlichen geeinigt.

— Der Eisenbahnminister hat an sämmtliche Bahnverwaltungen einen Erlass, betreffend den **Verkehr besonders schwerer Wagen** (im Gewichte von 3,1 t und 3,6 t für das laufende Meter) gerichtet und eine Aenderung der bestehenden diesbezüglichen Normalvorschrift in betreff des Rangirens solcher Wagen zu Gunsten derjenigen Bahnen genehmigt, deren Brücken den in den §§ 3 und 4, bezw. § 18 der Brückenverordnung festgestellten Anforderungen entsprechen. Nach der neuen Vorschrift sind:

a) bei schweren Wagen, deren Gewicht für das laufende Meter mehr als 3,1 t, jedoch höchstens 3,6 t beträgt, zwischen Lokomotive und den gedachten Wagen mindestens 2 leichtere Wagen (einschliesslich Hüttelwagen) einzuschalten, deren Gewicht für das Meter nicht mehr als 2,3 t beträgt;

b) für Wagen, deren Gewicht für das laufende Meter mehr als 3,6 t beträgt, ist die Zulässigkeit des Ueberganges auf eine in Betracht kommende Bahnstrecke von Fall zu Fall zu untersuchen und für die etwa in Aussicht genommene Einrangirung die Genehmigung des Eisenbahnministeriums einzuholen.

Für jene Linien, deren Brücken die Anwendung dieser Rangirungsschemen im Sinne der Brückenverordnung nicht zulassen, hat die Rangirungsnorm der bisherigen Normalvorschrift bis auf weiteres vollinhaltlich in Kraft zu bleiben.

Zugleich hat das Eisenbahnministerium mitgetheilt, dass es beabsichtige, die neue Rangirungsnorm der Wagen im Gewichte von 3,1 t bezw. 3,6 t für das laufende Meter für alle Bahnlinien, auf welche Wagen dieser Art vermöge ihrer Achsdrücke überhaupt übergehen können, obligatorisch aufzustellen, sobald die dadurch bedingte Verstärkung der bisher auf Grund der Brückenverordnung unverstärkt gebliebenen Brückenkonstruktionen auf den diesfalls in Betracht kommenden Bahnstrecken durchgeführt sein wird. Auch erachtet es das Eisenbahnministerium behufs der seinerzeitigen konsequenten Durchführung der geplanten neuen Rangirungsnorm als unerlässlich, dass die der Rangirungsbeschränkung unterliegenden schweren Wagen eine besondere Kennzeichnung (beispielsweise rechtwinkelige Umrahmung der Ziffer der Tragfähigkeit mit weisser Oelfarbe) erhalten, nachdem nicht angenommen werden kann, dass das die Zugsrangirung leitende Bahnorgan solche Wagen ohne ein besonderes Merkmal zu erkennen oder das Wagengewicht für das laufende Meter von Fall zu Fall richtig zu ermitteln vermag.

Die Bahnverwaltungen wurden demgemäss eingeladen, jene Brückenkonstruktionen auf ihren Linien, welche aus dem obenerwähnten Anlasse mit Rücksicht auf den § 18 der Brückenverordnung noch zu verstärken sind, nebst dem für diese Rekonstruktionen in Aussicht genommenen Termine dem Eisenbahnministerium durch Vermittelung der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen bis längstens 1. März 1898 bekanntzugeben, sowie auch rücksichtlich der obenbesprochenen Wagenbezeichnung Anträge zu stellen.

— **Ein neues Dienstabzeichen der Zugführer.** Das Eisenbahnministerium hat vor einiger Zeit mittelst eines an alle österreichischen Eisenbahnen gerichteten Erlasses die Verfügung getroffen, dass die Zugführer der Personenzüge mit einer rothen Diensttasche versehen sein müssen, ähnlich wie die Unteroffiziere bei der Infanterie. Die Taschen der Zugführer der Privatbahnen sind aus rothem Leder, voran mit einem grossen versilberten Flügelrade und mit einer grossen versilberten Schnalle vorn auf dem breiten Tragbande. Die Diensttaschen der Zugführer der Staatsbahnen tragen überdies eine Kaiserkrone oberhalb des versilberten Flügelrades. Der Zweck dieser Verfügung besteht darin, für die im Dienste befindlichen Zugführer ein Abzeichen zu schaffen, durch welches ihre dienstliche Eigenschaft dem Publikum gegenüber dokumentirt wird, ähnlich wie die auf der Station befindlichen Exekutivbeamten die rothe Mütze zu tragen haben, sobald sie im Dienste stehen. Diese Einführung besteht in Deutschland schon seit längerer Zeit und hat sich dort auch namentlich dadurch bewährt, dass der Zugführer, der bekanntlich während der Fahrt des Zuges die oberste dienstliche Instanz ist, durch die Diensttasche gewissermaassen legitimirt erscheint. Praktisch wird dieser Fall auch bei Streitigkeiten zwischen Reisenden und Bediensteten, welche während der Fahrt entstehen und gemäss des Eisenbahn-Betriebsreglements vom Zugführer zu entscheiden sind.

— Im Staatsvoranschlag für das Jahr 1898 sind für grössere **Erweiterungen von Stationen** vorgesehen 3 180 000 fl., darunter für die Station Lemberg 5. Rate 300 000 fl., (Gesammtkosten 3 045 000 fl.), Pilsen 3. Rate 219 000 fl. (Gesammtkosten 2 000 000 fl.), Heiligenstadt und Hütteldorf anlässlich der Einmündung der Wiener Stadtbahn 2. Rate 200 000 fl. (Gesammtkosten 800 000 fl.), Salzburg 2. Rate 200 000 fl. (Gesammtkosten 1 100 000 fl.), Budweis 6. Rate 200 000 fl. (Gesammtkosten 1 050 000 Gulden), Knittelfeld 5. Rate 200 000 fl. (Gesammtkosten 1 600 000 Gulden), Bilin und Saaz 2. Rate 150 000 fl. (Gesammtkosten 510 000 Gulden), Prag und Nusle 8. Rate 110 000 fl. (Gesammtkosten 2 500 000 fl.).

— **Erprobung von Neuerungen.** Um den auf technischem Gebiete auftretenden Neuerungen und Fortschritten folgen und dieselben auch thunlichst im Eisenbahnbetriebe ausnutzen zu können, beabsichtigt die Staatseisenbahn-Verwaltung, in dieser Richtung thunlichst ausgedehnte Versuche zur Gewinnung eigener Erfahrungen durchzuführen und sind hierfür im Staatsvoranschlag für das Jahr 1898 Kredite in der Höhe von 150 000 Gulden eingestellt. Ausserdem werden für Erprobung von Neuerungen auf dem Gebiete des Transportdienstes 2 000 fl. verlangt. In Aussicht genommen sind Versuche mit Neuerungen und Verbesserungen an Fahrkartenkästen, Fahrkarten-, Druck- und Zählmaschinen, Plomben und Plombirzangen, Komposteuren, Spezial-Wägevorrichtungen usw.

— **Centralbahnhof in Karlsbad.** Das Eisenbahnministerium hat das von der Eisenbahn-Bauleitung in Karlsbad vorgelegte Detailprojekt für die Theilstrecke von Kilometer 53,43 bis zum Centralbahnhofe Karlsbad der Linie Marienbad-Karlsbad sowie für diesen Centralbahnhof und für die Verbindungsstrecke von demselben bis zum Bahnhofe Karlsbad der Buschtêhrader Eisenbahn in Kilometer 57,32 der Linie Karlsbad-Johanngeorgenstadt genehmigt, und wurde dasselbe an die Statthalterei in Prag behufs Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, dann der Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines mit Stimmeneinhelligkeit gefassten Kommissionsbeschlusses den Baukonsens im Namen des Eisenbahnministeriums der Eisenbahn-Bauleitung in Karlsbad zu ertheilen.

— Von der der Aussig-Teplitzer Eisenbahn konzessionirten **Strecke Teplitz-Reichenberg** dürfte die Theilstrecke Teplitz-Lobositz in Kürze dem Verkehr übergeben werden. Der Bau der weiteren Strecke bis Böhmisch-Leipa ist bereits vergeben; voraussichtlich dürfte auch noch in diesem Winter mit dem Baue des über 800 m langen Tunnels bei Reichenberg begonnen werden.

— **Frachtentarife der Graz-Köflacher Bahn.** Die Bezirksvertretung Voitsberg hat jüngst nachstehenden Beschluss gefasst: „Der Bezirksausschuss wird beauftragt: 1. an das Eisenbahnministerium in Wien eine motivirte Eingabe zu richten, welche das Ansuchen um eine entsprechende, mit den Frachtentarifen der übrigen österreichischen Eisenbahnen in richtigem Verhältnisse stehende Herabminderung der auf den Linien der Graz-Köflacher Bahn bestehenden Frachtentarife zum Gegenstande hat, und alles dasjenige zu veranlassen, was ihm geeignet erscheint, um diesen berechtigten Wünschen der Bevölkerung gerecht zu werden. 2. Die Bezirksvertretungen Umgebung Graz, Stainz, Deutsch-Landsberg und Eibiswald einzuladen, mit der hiesigen Bezirksvertretung über den vorcitirten Antrag in gleicher Weise vorgehen zu wollen."

— Die **Dux-Bodenbacher Bahn** hat nach Mittheilung der „Neuen Freien Presse" der Regierung eine Eingabe unterbreitet, welche eine Aenderung der gesellschaftlichen **Statuten** bezweckt. Bereits in naher Zeit dürften zwischen der Regierung und der Dux-Bodenbacher Bahn die Verhandlungen über die neuen Statuten stattfinden. Die Gesellschaft soll als Eisenbahnunternehmen bestehen bleiben und ihre gegenwärtige Firma behalten. In dem Statut soll der Zweck der Gesellschaft dahin präzisirt werden, dass sie das Recht habe, Eisenbahnen in Böhmen zu bauen, ihre Kohlenwerke zu betreiben sowie neue Kohlengruben und zwar über den Rahmen der gegenwärtigen statutarischen Bestimmungen auch dann zu erwerben, wenn sie nicht an den gemeinschaftlichen Linien liegen. Das Aktienkapital der Dux-Bodenbacher Bahn umfasst gegenwärtig einen Betrag von rund 2 Millionen Gulden. In dem neuen Statut wird ausgesprochen sein, dass das Kapital je nach dem aus der Erwerbung neuer Objekte sich ergebenden Bedarf mit Zustimmung der Regierung erhöht werden darf. Gleichzeitig mit der Kapitalserhöhung ist eine Zusammenlegung der Aktien, welche gegenwärtig nur einen Nominalbetrag von 50 Gulden haben, ins Auge gefasst, derart, dass 4 alte Aktien in eine neue Aktie zu 200 Gulden vereinigt werden sollen. In den rechtlichen Verhältnissen der Gesellschaft soll namentlich bezüglich der Einlösungsrente keine Aenderüng vorgenommen werden. — Wie aus Prag gemeldet wird, liegen der Dux-Bodenbacher Bahn bereits Offerten auf 24 böhmische Kohlenwerke vor, und wurden ihr auch schon mehrere Projekte, welche den Bau von elektrischen Bahnen in Böhmen betreffen, unterbreitet.

— **Der Gebührenprozess der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn.** Die Verhandlung über den bekannten Gebührenprozess der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn vor dem Verwaltungsgerichtshofe dürfte Ende November oder spätestens in der ersten Hälfte des Dezember stattfinden.

— **Der Generaldirektor der Südbahn, Hofrath Dr. Eger,** hat sich nach Italien begeben, um mit den Leitern der oberitalienischen Bahnen in persönliche Fühlung zu treten. Bei diesem Anlasse werden mehrere Fragen eisenbahntechnischer Natur, welche sich aus den innigen Verkehrsbeziehungen der Südbahn zu den oberitalienischen Bahnen ergeben, zur Regelung gelangen.

— Im Eisenbahnministerium hat am 27. vor. Mts. eine Besprechung zwischen den Organen der Regierung und den Vertretern der Privatbahnen über die Frage der geplanten **Transportsteuer** stattgefunden. Seitens der Regierung wurde sofort bei der Einleitung der Verhandlung erklärt, dass es sich lediglich um die Fragen der technischen Durchführung, insbesondere um die Modalitäten der Verrechnung der Transportsteuer im Falle des Zustandekommens derselben handle. Es wurde demgemäss auch eine allgemeine Diskussion nicht geführt, sondern es wurden lediglich technische Fragen erörtert, welche die Verrechnung der Transportsteuer und die Anwendung derselben auf die einzelnen lokalen und Verbandstarife betreffen. Da die Steuer in den Tarif eingerechnet werden soll, so ist eine vollständige Neuausarbeitung der bestehenden Tarife erforderlich. Die Vertreter der Privatbahnen bezeichneten es als kaum möglich, diese Arbeit innerhalb der im Gesetzentwurfe bezeichneten Termine zu bewerkstelligen. Bekanntlich soll die Transportsteuer nach dem Inhalt des Gesetzentwurfes im Lokalverkehre vom 1. April 1898, im inländischen Verbandsverkehre vom 1. Dezember 1898 und im ausländischen Verbandsverkehre vom 1. Januar 1900 zur Einhebung gelangen. Die Berathungen sind nicht zu Ende geführt worden und sollen zunächst in einem engeren Komitee fortgesetzt werden.

— Weitere **Kundgebungen gegen die Transportsteuer** (vgl. Nr. 82 d. Ztg.) wurden u. a. beschlossen von den Handelskammern in Bozen, Krakau, Innsbruck, Graz, Leoben, Reichenberg, Salzburg und Triest, ferner von nachstehenden Vereinen und Gesellschaften: kaufmännischer Verein in Aussig, mährischer Gewerbeverein in Brünn, Verein der Wollindustriellen Mährens in Brünn, Verein „Kommunikation" in Wien, westgalizische Ackerbaugesellschaft in Krakau.

— Trotz der aus der schlechten Ernte resultirenden naturgemässen Abnahme von Getreide und Mehl haben die **ungarischen Staatsbahnen** im Monat September d. J. infolge der grösseren Verfrachtung in allen anderen Artikeln um 12 190 = 6 % Wagenladungen mehr befördert als im Monat September 1896. Es wurden nämlich 200 437 Wagenladungen zur Verfrachtung aufgegeben gegen 188 247 Wagenladungen im Vorjahre. In den ersten 9 Monaten des laufenden Jahres betrug die Waarenaufgabe 1 512 247 Wagenladungen gegen 1 449 497 Wagenladungen (+ 62 750) im gleichen Zeitraum des Jahres 1896, wobei Transitgüter und an andere Bahnen abzugebende Waaren nicht eingerechnet erscheinen. Die provisorischen **Einnahmen** im Monat September d. J. betrugen im Personenverkehre 2 551 000 fl., im Eilgut- und Frachtenverkehre 5 780 500 fl., zusammen 8 331 500 fl., gegen 9 209 222 fl. im gleichen Monat des Vorjahres. Der Ausfall der Einnahmen im Personenverkehre ist auf den ausserordentlich starken Verkehr im Milleniumsjahre zurückzuführen. Vom 1. Januar bis 30. September d. J. beliefen sich die Einnahmen auf 65 148 800 fl. gegen 66 797 495 fl. in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— Die Umrechnung der Lokaltarife der österreichischen Eisenbahnen in die **Kronenwährung** ist in vollem Zuge und dürfte es möglich sein, die meisten dieser Tarife mit 1. Januar 1898 zur Einführung zu bringen. Für den gleichen Zeitpunkt wird auch die Ausgabe von Fahrkarten, auf welchen der Fahrpreis in Kronenwährung ausgedrückt ist, vorbereitet.

— Die Genossenschaft der Kommerzial-Güterbeförderer Wiens hat als Vertreterin der Interessen der Wiener Spediteure an sämmtliche Genossenschaftsmitglieder Fragebogen mit dem dringlichen Ersuchen versendet, dieselben eingehend und ausführlich zu beantworten. Es handelt sich darum, umfassendes Material rücksichtlich der Wünsche der Geschäftswelt wegen **Erweiterung der Wiener Güterbahnhöfe**, besserer Erhaltung der Zufahrtstrassen, Vermehrung des Personals, Beseitigung gewisser zeitraubender Formalitäten usw. zu sammeln. Das einlaufende Material soll sodann gesichtet werden, um als Grundlage einer Denkschrift an die zuständigen Stellen zu dienen.

— Die Kommission für die **Wiener Verkehrsanlagen** beschloss in der letzten Sitzung, sich an der Jubiläumsausstellung in Wien im Jahre 1898 zu betheiligen und zwar sollen die Arbeiten der Baudirektion für die Wiener Stadtbahn und der Hafenbaudirektion in einem Flügel des vom Wiener Stadterweiterungsfonds zu erbauenden eigenen Pavillons zur Darstellung gebracht werden, wogegen die vom Stadtbauamte ausgeführten Anlagen der Wienflussregulirung und der Hauptsammelkanäle im Pavillon der Stadt Wien ihre Stelle finden sollen. Rücksichtlich der Wiener Stadtbahn sollen Modelle der hervorragenderen Bauobjekte, der Fahrbetriebsmittel der Wiener Stadtbahn, Pläne u. dgl. zur Ausstellung gelangen.

— Die Direktion der königlich **ungarischen Staatsbahnen** beabsichtigt die Institution der **Fahrkartenbüreaus in der Provinz** im April 1898 aufzulassen. Die Leiter der betroffenen Büreaus aus Klausenburg, Arad, Kronstadt, Temesvár, Fiume, Fünfkirchen, Agram und Belgrad fanden sich jüngst persönlich im Handelsministerium ein, um gegen die Ausführung dieses Vorhabens Vorstellungen zu erheben.

— **Die Frachtrefaktien der ungarischen Mühlen.** Die beschlossene Reduktion des Betriebes in den Budapester Dampfmühlen hat auch in tarifpolitischer Beziehung Konsequenzen für den Verkehr der Ungarischen Staatsbahnen. Die Direktion der letzteren hat den Budapester Mühlen seiner Zeit auf Anordordnung des Handelsministers in dem Verkehre nach Fiume, und zwar für Sendungen nach dem Auslande gegen Vorweisung des Frachtbriefes, eine Refaktie von 63 kr. für den Metercentner ohne Rücksicht auf das aufgelieferte Quantum gewährt, jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, dass diese Begünstigungen nur so lange in Kraft bleiben, als die Mühlen voll betrieben werden. Es würde daher die Begünstigung am 11. d. Mts., am Tage, an dem die Reduktion des Betriebes in den Budapester Mühlen beginnt, ausser Kraft treten müssen. Mit Rücksicht auf die Lage der Mühlenindustrie im allgemeinen und den ohnehin stark reduzirten Export auf dem Seewege haben sich die Mühlen neuerdings an das Handelsministerium mit dem Er-

suchen gewendet, die Bedingung des vollen Betriebes für die Gewährung der Refaktie fallen zu lassen und die letztere auch für die verringerte Produktion in Kraft zu erhalten. Der Handelsminister hat über dieses Ansuchen noch nicht entschieden, sondern die Vertreter der Mühlen für die ersten Tage dieses Monats zu einer Konferenz berufen, in welcher über die zu treffenden Maassnahmen berathen werden soll.

— In **Bosnisch-Brod**, der Endstation der Bosnisch-Hercegovinischen Staatsbahnen, wurde ein neues architektonisch und konstruktiv sehr beachtenswerthes **Aufnahmegebäude** hergestellt, welches voraussichtlich im Laufe des Monats Dezember d. J. der Benutzung übergeben werden dürfte.

— Die Frage des **Zuckerexportes nach Ostindien** ist nun bis auf weiteres geordnet. Es steht fest, dass der direkte Tarif für diesen Export mit 31. Dezember dieses Jahres abläuft und nicht mehr erneuert wird; dagegen hat der „Lloyd" dem Zuckerexport über Triest den entsprechenden Schiffsraum, allerdings zu höheren Taxen, zugesichert und denselben bis Ende März fest verschlossen. Die interessirten Bahnen stellen ihren bisherigen Tarif dem Zuckerexport, trotz der erfolgten Kündigung des direkten Tarifes durch den „Lloyd", auch weiterhin zur Verfügung. Von Interesse ist, dass bald nach erfolgter Kündigung des direkten Tarifes andere heimische Schifffahrts-Gesellschaften sich zur Beförderung von Exportzucker nach Ostindien ab Triest erbötig machten, dass aber dieser Plan an dem Umstande scheiterte, dass diese Gesellschaften mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Marineförderungs-Gesetzes, welches die Gewährung des Reisezuschusses für subventionirte Fahrten ausschliesst, auf einen derartigen Zuschuss keinen Anspruch hätten erheben können.

— Der Wiener Stadtrath hat beschlossen, die **Wiener Tramwaygesellschaft** auf Grund des seiner Zeit mit dieser Gesellschaft anlässlich der Einführung des elektrischen Betriebes auf der sogenannten Transversalstrecke abgeschlossenen Vertrages zu verhalten, das Lachmann'sche System einer **unterirdischen Stromzuführung** auf einem 600 m langen Theile der genannten Strecke probeweise binnen 6 Wochen einzuführen.

— Die **Verstadtlichung der Wiener Tramwaygesellschaft** dürfte nach Mittheilungen, die in städtischen Kreisen verbreitet sind, schon in der nächsten Zeit vor sich gehen und mit Neujahr in Kraft treten. Die Transaktion soll in der Weise stattfinden, dass die Tramwaygesellschaft vorerst liquidirt und sich als neue Gesellschaft zum Betrieb der elektrischen Tramway konstituirt. Die Gemeinde Wien, als nunmehrige Besitzerin der Tramway, übergibt den Betrieb für die Dauer der noch gültigen Konzession, das ist bis Ende 1925, der neu konstituirten Gesellschaft. Die Aktionäre erhalten für jede Aktie eine von der Gemeinde emittirte, auf 200 fl. lautende Obligation, die mit 4 % verzinst wird. Der Gemeinde Wien fliesst die Hälfte des Reingewinnes zu. Der Pferdebetrieb soll binnen 3 Jahren vollständig in den elektrischen Betrieb umgewandelt werden. Der Gemeinde steht das Recht zu, den Betrieb noch vor Erlöschen der Konzession nach Kündigung des Vertrages und einer entsprechenden Entschädigung in eigene Regie zu übernehmen.

Der Stadtrath hat beschlossen, die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof deshalb zu ergreifen, weil das Eisenbahnministerium entschieden hat, dass der Gemeinde Wien keine direkte Ingerenz auf die Fahrpläne der Tramway zustehe und nur die Statthalterei darüber zu verfügen habe. Damit lebt ein alter Streit wieder auf, der schon seit Langem zwischen Gemeinde und Statthalterei schwebt.

— **Automatische Zeitungsmappen** werden neuestens seitens eines Unternehmers in Wien in den Wartesälen und Korridoren der Personenwagen in Fernzügen aufgelegt. Diese Mappen, welche sich nach Einwurf eines 20 Hellerstücks in einer auf dem Deckel derselben befindlichen Oeffnung aufmachen lassen, enthalten neben einer Eisenbahnkarte und Fahrplänen mehrere Zeitungen belletristischen Inhalts. Die letzteren werden jeweilig bei Erscheinen neuer Nummern ausgewechselt.

Vereins-Ausland.

— In einer vor mehreren Tagen stattgehabten Sitzung genehmigte der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizer Bahnen die **Erweiterung des Bahnhofs St. Gallen**, dessen Umbau längst nothwendig geworden ist. Die Kosten belaufen sich auf 4 000 000 Frcs. Es ist wahrscheinlich, dass die Behörden dem Plane zustimmen werden. Geringere Bedeutung hat die gleichfalls beschlossene Erweiterung des Bahnhofs Sargans durch Anlage weiterer Schienengeleise.

— Die Meldung, dass in Belgien eine **Verminderung der Wagenklassenzahl** beabsichtigt sei, findet Bestätigung. Der belgische Eisenbahnminister Vandenpeereboom theilte in der Kammersitzung vom 27. vorigen Monats die Maassnahmen mit, die er zum Nutzen der Reisenden auf den Staatsbahnen vom 1. Januar 1898 ab einführen wird. Bereits im vorigen Jahre hatte der Minister bei der Budgetberathung die Absicht geäussert, eine Eisenbahnreform durchzuführen, die allgemeine Befriedigung hervorrufen werde. Da nun aber bis jetzt etwas weiteres in dieser Angelegenheit nicht geschehen war, erfolgte eine Interpellation in der Kammer, die der Minister folgendermaassen beantwortete: „Sie wissen, dass auf einer grossen Anzahl Eisenbahnstrecken die Zahl der besetzten Plätze in den Wagen 1. Klasse nicht einmal 4 % der gebotenen Plätze beträgt, sodass das theure Verkehrsmaterial abgenutzt wird, ohne auch nur in entferntem Maasse die Betriebskosten zu decken. Mit der Zustimmung der Kammer werde ich nun allmählich die jetzigen Wagen 2. Klasse abschaffen und sie durch neue ersetzen, deren Bequemlichkeit der der 1. Klasse gleichkommt. Die Fahrpreise für diese so verallgemeinerte 1. Klasse werden dieselben sein, die man heute für die 2. Klasse bezahlt. Mit anderen Worten, die Personenwagen 2. Klasse werden abgeschafft und die Fahrpreise der 1. Klasse herabgesetzt. Somit werden 1. die Reisenden der 1. Klasse bei derselben Bequemlichkeit zu herabgesetzten Preisen fahren, 2. die Reisenden der 2. Klasse ohne Erhöhung des Fahrpreises zur 1. Klasse zugelassen und 3. wird wegen besserer Ausnutzung des Betriebsmaterials die Preiserniedrigung durch die Ersparnisse im Betriebe ausgeglichen. Der zu erwartende Ueberschuss wird für die Verbesserung der jetzigen 2. und 3. Wagenklasse, die in 1. und 2. Klasse umgewandelt werden, aufgewandt. Ueberdies wird für ein besseres Heizungs- und Beleuchtungssystem Sorge getragen werden. Ferner wird die Zahl der Sitzplätze auf einer Bank von fünf auf vier herabgesetzt." Herr Vandenpeereboom behält sich vor, die Frage zu prüfen, ob es angezeigt ist, einer gewissen Anzahl Eilzügen auf den Hauptlinien Luxuswagen beizufügen. „Auf diese Weise, schloss die ministerielle Mittheilung, hoffe ich allen Reisenden, auch denen, die gewohnheitsgemäss nie zufrieden sind, gerecht zu werden." Die Rede erntete einstimmigen Beifall.

— Dem Vernehmen nach hat der dänische Minister des Innern Bardenfleth eine Verbesserung des Verkehrs mit Jütland in Aussicht genommen. Er hat dabei — wie er jüngst im Folkething erklärte — nicht eine Verbesserung des Dampffährenverkehrs auf dem kleinen Belt, sondern die **Errichtung einer festen Brücke über diesen** Belt im Auge. Ein solches Projekt ist schon häufig in der dänischen Presse erörtert worden. Ob aber das Land die Kosten zu solch einem bedeutenden Brückenbau aufwenden will, ist fraglich.

— Die französische Nordbahngesellschaft hat dem Minister der öffentlichen Arbeiten für die Zuckerkampagne 1897/98 eine **Tarifermässigung auf Exportzucker** in Mengen von 20 000 kg, d. i. 200 Säcke, vorgeschlagen. Im vergangenen Jahre hatte die Gesellschaft zur gleichen Zeit, um der Zuckerindustrie den Kampf mit der ausländischen Konkurrenz zu ermöglichen, und da die Abstimmung über das Exportprämien-Gesetz noch nicht erfolgt war, einen herabgesetzten Tarif für Exportzucker in Mengen von 40 000 kg, d. i. 400 Säcke, in Kraft gesetzt. Mit dem gegenwärtigen Vorschlage wünscht die Gesellschaft dem Export französischen Zuckers weitere Erleichterungen zu verschaffen und vornehmlich den kleinen Fabriken die Vortheile der Tarifherabsetzung zugänglich zu machen. Daher ist der Transportpreis gerade für mittlere Entfernungen herabgesetzt und die für alle Betheiligten annehmbare Bedingung einer geringsten Transportmenge von 200 Säcken gestellt. Es kosten nunmehr 200 Säcke von Saint Quentin nach Dünkirchen nur 133 Frcs., während nach dem gewöhnlichen Exporttarif 182 Frcs. zu bezahlen wären, was eine Erparniss von 49 Frcs. bedeutet. Zu diesen erheblichen Tarifermässigungen kommen noch andere Vortheile, welche die Nordbahngesellschaft den Zuckerfabriken bietet. Dieselben sind nämlich von der Gebührenzahlung für Ueberführung nach und von den Anschlussgeleisen sowohl bei den eingehenden Rüben, als bei den Ausgängen an Zucker, Melasse, Dungstoffen usw. befreit. („Journal des transports.")

— Ueber **staatliche Subventionirung von Lokaleisenbahnen und Tramways in Frankreich** wird der „Deutschen Strassen- und Kleinbahnzeitung" mitgetheilt: Der französische Senat hat vor einigen Wochen den Artikel 43 des Finanzgesetzes, die Subventionirung von Lokaleisenbahnen (Chemins des fer d'intérêt local) und von Strasseneisenbahnen (Tramways) ohne Unterschied des Betriebsmotors betreffend, in Verhandlung gezogen. Artikel 43 tritt an Stelle des durch die neuen Bestimmungen nunmehr modifizirten und ergänzten Gesetzartikels 50 des Eisenbahn-Finanzgesetzes. Der ursprünglich für das Betriebsjahr 1897 mit 600 000 Frcs. für jede neu zu konzessionirende

derartige Eisenbahn bemessene Maximal-Subventionsbetrag wird kraft des neuen Gesetzes auf 810 000 Frcs. erhöht werden. Die Durchschnittsziffer der seit dem Jahre 1880 nach dem ursprünglichen Census vom Staate verausgabten Subvention für derlei Bahnen betrug rund 35 000 000 Frcs. pro Jahr. Die Höhe der für das laufende Bahnkilometer zu gewährende Subventionssumme hängt vom volkswirthschaftlichen und verkehrspolitischen Werthe der zu erbauenden Linie ab, wobei zu bemerken ist, dass bei Linien, die nicht den Werth von Saugadern für das Gesammteisenbahnnetz besitzen, die Subventionsziffer eine nur geringe sein wird, während Linien rein lokaler Bedeutung, desgleichen solche, deren Rentabilität a priori als gesichert zu betrachten ist, im allgemeinen von der Subventionsbegünstigung ausgeschlossen sind.

— Für die Ueberfahrt von Calais nach Dover hat die französische Nordbahngesellschaft, welcher die Unterhaltung dieser Verbindung obliegt, in Saint Nazaire am 27. September d. J. ein neues **Dampfschiff „Le Nord“** vom Stapel gelassen als erstes von zwei gleichen Schiffen, deren Bau der Société des Ateliers et Chantiers de la Loire übertragen ist.

Diese Schiffe sollen die Dauer der Ueberfahrt von Calais nach Dover auf weniger als eine Stunde herabsetzen und haben folgende Abmessungen:

Gesammtlänge	103	m
Gesammtbreite über den Radkasten	20,80	„
Grösste Spantenbreite	10,60	„
Raumtiefe vom Kiel bis zum Balken des Hauptdecks gemessen	4,95	„
Tiefgang bei normaler Eintauchung	2,75	„

Der ganz in Stahl gebaute Schiffskörper ist in 9 wasserdichte Räume getheilt und enthält 1 Promenadendeck, 1 Hauptdeck und 1 Zwischendeck. Die beiden Schiffe erhalten 2 Maste und einen weiten Schornstein von ovaler Form. Der Bug hat einen geraden Steven. Das Hauptdeck hat unter anderen Einrichtungen ein an Wänden und Decken reich verziertes Rauchzimmer und 16 Kabinen, acht an jeder Seite, von denen die vier vorderen jeder Gruppe mit besonderem Luxus ausgestattet sind.

Im Zwischendeck befinden sich die Restauration, Salons I. und II. Klasse, Damensalon usw.

Die Schiffe werden 390 Reisende I. Klasse und 260 II. Klasse befördern können. Die gesammte Besatzung besteht aus 38 Köpfen. Die Maschine mit dreifacher Expansion und drei ungleichen Cylindern wirkt direkt auf die Radwelle und wird 7 000 PS. entwickeln, die den Schiffen bei normaler Ladung eine Geschwindigkeit von 21 bis 22 Knoten geben, d. s. 6 Knoten mehr, als durch das Uebereinkommen mit der Gesellschaft festgesetzt sind. Der nöthige Dampf wird durch zwölf vielröhrige Kessel (System Lagrafel & d'Allest) erzeugt, die auf 2 Heizräume vertheilt sind. („Journal des transports.“)

— Der Gemeinderath von Mailand hat in seiner Sitzung vom 28. vorigen Monats die für den **Simplondurchstich** von ihm gezeichnete **Subvention** von 1 000 000 L. endgültig bewilligt, ohne sie, wie von einigen Seiten verlangt wurde, vom Baue der für Mailand wichtigen Zufahrtslinie Arona-Ornavasso abhängig zu machen. Am gleichen Tage bewilligte auch der Provinzialrath von Novara die Subvention von 200 000 L. Dieser Beschluss der Mailänder Stadtvertretung hat besondere Wichtigkeit, weil Stadt und Provinz Genua die von denselben zu gewährende Subvention von der definitiven Entscheidung Mailands abhängig gemacht hatten. Mit diesen beiden letzten und der Subvention der Stadt Novara ist der italienischerseits zum Simplondurchstich zu leistende Beitrag vollständig gedeckt.

— Zur Vervollständigung der in Nr. 82 S. 792 d. Ztg. über den **Nord-Süd-Express** gebrachten Notiz ist noch mitzutheilen, dass die Fortsetzung dieses Zuges nach Brindisi vorerst nur einmal wöchentlich zu erreichen sein wird, und dass ferner nach den stattfindenden Verhandlungen zwischen den beiden Regierungen die italienische Südbahn nicht ganz abgeneigt zu sein scheint, diesen Zügen in Verona direkten Anschluss nicht nur nach Venedig, sondern auch nach Mailand zu geben.

Für den einzuführenden Nord-Südexpress muss der leere, von Verona am 15. d. Mts. abgehende Gegenzug nach Verona geschafft werden; diese Gelegenheit soll zur Veranstaltung einer Eröffnungsfahrt benutzt werden, zu der Vertreter aller am Zug betheiligten Verwaltungen eingeladen sind, und die am 9. d. Mts. von Berlin abgehen soll. An die italienischen Südbahnen wurde das Ansuchen gerichtet, den Zug bis Florenz weiter zu führen, wo am 12. d. Mts. eine Konferenz über die Fortsetzung des Zuges bis Brindisi und über die direkten Anschlüsse an den Nord-Südexpress nach Venedig und Mailand statthaben soll. Am 14. d. Mts. wird der Zug nach Verona zurückgeführt, von wo aus er am 15. d. Mts. seinen regelmässigen **Dienst aufnehmen wird.**

— Mit 1. d. Mts. werden auf den Linien der **Mittelmeerbahn** und der **italienischen Südbahnen** die **zusammenstellbaren Rundreisebillete** für Reisen von über 400 km eingeführt; solche werden in den Stationen von Mailand, Alexandrien, Turin, Genua, Ventimiglia, Pisa, Rom, Neapel, Reggio Calabria, Verona, Venedig, Bologna, Florenz, Ankona und Brindisi zusammengestellt und ausgegeben. Die Bestellungen der Billete werden jedoch von jeder Station übernommen. Für Reisen von weniger als 400 km Länge bestehen feste Rundreisebillete, für welche jedoch das in Nr. 36 d. Ztg. beschriebene neue Muster eingeführt wird. Auf den sizilianischen Bahnen sind die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte bereits seit vorigem Jahre eingeführt. Die Billete können sowohl für Rundreisen als auch für Hin- und Rückfahrten, wie auch für gemischte Fahrten zusammengestellt werden.

— Die italienische **Mittelmeerbahn** hat die Beschaffung von 18 Lokomotiven, 1 Salonwagen, 10 Wagen I. Klasse, 15 Wagen II. Klasse und 30 Wagen III. Klasse ausgeschrieben. Für das dazu nöthige Eisenzeug sind auch die bedeutendsten ausländischen Firmen eingeladen worden, ihre Offerten einzureichen.

— Die italienische Mittelmeerbahn hat für den Forfaitbetrag von 130 000 L. den Bau eines **Verbindungsgeleises zwischen dem Handelshafen von Spezia und der Linie Spezia-Pisa** und die Errichtung einer Ladestelle in diesem Hafen übernommen.

— Ueber das **englische Eisenbahnnetz** im Jahre 1896 bringt das „Journal des transports“ folgende knappe, aber alle Hauptsachen berührende Uebersicht:

Die Gesammtlänge der Bahnen des vereinigten Königreiches betrug am Ende des Jahres 1896 34 234 km, davon 45,5 % eingeleisig. Das Netz stellt ein Kapital von 25 737 000 000 Frcs. dar, welche sich wie folgt vertheilen:

Gewöhnliche Aktien 9 500 000 000, garantirte und Vorzugsaktien 9 000 000 000, Obligationen 7 237 000 000. Mehr als 10 % dieses Kapitals sind übrigens ausschliesslich aus der Umwandelung und Theilung von Aktien entstanden. Die Bruttoeinnahmen stellen sich wie folgt:

	1896	1895	gegen 1895	
	Millionen Francs			%
Personenverkehr	978	935	+ 43	+ 4,7
Güterverkehr	1 155	1 100	+ 55	+ 4,9
Verschiedenes (Renten, Berechtigungen, Schiffsverkehr usw.)	120	112,5	+ 7,5	+ 6,5
	2 253	2 147,5	+ 105,5	+ 4,9

Der Personenverkehr vertheilt sich folgendermaassen:

	Reisende 1896	Reisende 1895	Unterschied gegen 1895	Einnahmen 1896	Einnahmen 1895	Unterschied gegen 1895
	Anzahl		%	Millionen Francs		%
I. Klasse	31 362 000	29 990 000	+ 4,6	78,3	75,9	+ 3,2
II. „	60 373 000	58 568 000	+ 3,1	51,5	48,4	+ 6,4
III. „	880 604 000	841 213 000	+ 4,7	619,5	595,0	+ 4,1
Saisonkarten	—	—	—	72,8	69,0	+ 5,5
Gepäck-überfracht usw.	—	—	—	155,9	145,9	+ 6,9
insgesammt	972 339 000	929 771 000	+ 4,6	978,0	934,2	+ 4,7

Die englischen Eisenbahnen haben also im vergangenen Jahre unter Einrechnung der auf Saisonkarten abgefertigten Reisenden mehr als 1 000 000 000 Personen befördert. Bemerkenswerth ist, dass der Verkehr in der III. Klasse 1896 um mehr als 40 000 000 Reisende im Vergleich zu 1895 gewachsen ist, während der mittlere jährliche Zuwachs der letzten 9 Jahre nur etwa 28 000 000 betrug.

Nachstehende Tabelle gibt eine Uebersicht über die hauptsächlich in Betracht kommenden Frachtgüter.

	Millionen Tonnen 1896	Millionen Tonnen 1895	Unterschied gegen 1895	Einnahmen in Millionen Francs 1896	Einnahmen in Millionen Francs 1895	Unterschied gegen 1895
Mineralien	254,7	240,4	5,9 %	473,3	454,4	+ 4,2 %
Sonstige Güter	101,8	93,9	8,4 %	647,5	611,3	+ 5,9 %
Vieh	—	—	—	33,6	35,2	— 4,8 %
Insgesammt	356,5	334,3	6,6 %	1 154,4	1 100,9	+ 4,9 %

Die Ausgaben sind merklich gestiegen. Der Betriebskoeffizient hält sich zwar wie in den Jahren 1895 und 1894 auf 56 %, ist aber höher als der Durchschnitt der letzten 10 Jahre. Für 1896 belaufen sich die Ausgaben auf 1 254 700 000 Frcs. und übersteigen diejenigen von 1895 um 57 700 000 Frcs. (4,8 %). Die Haupttitel sind wie folgt belastet:

	Millionen Francs 1896	1895
Unterhaltung der Bahn, der Kunstbauten und Stationen	204,2	191,5
Zugförderung	323,5	313,2
Unterhaltung und Erneuerung des rollenden Materials	106,5	100,4
Betrieb	389,0	374,0
Insgesammt	1 023,2	979,2

Bei diesen Ausgabetiteln findet also eine Erhöhung um 44 000 000 Frcs. statt. Der Betrieb der Dampfschiffe, Kanäle und Docks hat gleichfalls eine Steigerung der Ausgaben verursacht. Ferner sind die Ausgaben für Kohlen in stetem Steigen begriffen, ebenso wie die Gehälter, obwohl die Erhöhung der letzteren nicht im Missverhältniss zur Hebung des Verkehrs steht. So haben sich beispielsweise die Kosten für das Lokomotivpersonal nur um 4 % vermehrt, während die Zahl der beförderten Reisenden um 5,4 %, die Menge der Frachtgüter um 6,6 % gestiegen ist.

Die Kosten für die Zugmeile (englische) betrugen 3,24 Frcs. gegen 3,23 Frcs. im Jahre 1895. Die Einnahmen auf die Zugmeile haben während der letzten 10 Jahre keine erhebliche Unterschiede gezeigt, während die Kosten von Jahr zu Jahr gestiegen sind, sodass der Ueberschuss auf die Zugmeile von 2,737 auf 2,552 Frcs. in 10 Jahren gefallen ist. Der reine Betriebsüberschuss war erheblich höher als im Jahre 1895, aber da man einer Vermehrung des zu verzinsenden Kapitals von 700 000 000 Frcs. Rechnung zu tragen hat, so stellt sich die mittlere Verzinsung des Aktienkapitals auf 3,88 % statt 3,80 % im Jahre 1895. Die Verzinsung der verschiedenen Aktien wechselte zwischen 0 und 8 %.

— Aus **London** wird gemeldet, dass jetzt auch die englischen **Eisenbahnangestellten** wieder anfangen, sich zu rühren. Gemäss den Beschlüssen der vor 14 Tagen in Birmingham abgehaltenen Versammlung haben die Leiter der Vereinigten Gesellschaft von Eisenbahnangestellten ein die Forderungen der Leute umfassendes sogen. nationales Programm aufgestellt. Es erstreckt sich auf jeden Dienstzweig und geht so genau auf die Einzelheiten in Bezug auf Dienststunden, Nachtarbeit, Sonntagsarbeit, Ruhestunden, Löhne, Beförderung usw. ein, dass man glauben sollte, man läse eine von den Eisenbahnverwaltungen entworfene Dienstordnung. Es ist sehr fraglich, ob die Eisenbahnverwaltungen darin einwilligen werden, sich in einer solchen Weise die Hände binden zu lassen.

— Wie der „B. B.-Ztg.“ aus **Petersburg** berichtet wird, soll die seit Jahren ventilirte Frage der Errichtung eines **Centralbahnhofs** daselbst nunmehr ihre Lösung finden, und zwar hat sich zu diesem Zwecke ein Konsortium französischer Kapitalisten gebildet. Man hofft den Bau am 1. Januar 1898 in Angriff nehmen zu können.

— **Deutsch-Warschauer Güterverkehr.** Mehr als 8 Jahre sind ins Land gegangen, während deren es keinen direkten Güterverkehr zwischen deutschen und in Polen gelegenen russischen Stationen gegeben hat, wenn man von dem nur für amerikanische rohe Baumwolle seit dem 8. Februar 1896 bestehenden Ausnahmetarif von Nordseeplätzen nach Lodz absieht. Die früher für dieses Verkehrsgebiet vorhandenen direkten Tarife unter der Bezeichnung „Deutsch-polnischer Güterverkehr“ wurden mit dem 1. September 1889 ausser Kraft gesetzt. Dieser jahrelange Mangel direkter Tarifsätze mit Polen hat sich bei den regen Verkehrsbeziehungen, besonders mit Warschau, in den Kreisen des Handels und der Industrie recht unangenehm fühlbar gemacht, denn man konnte die Frachten aus den in deutscher Sprache erschienenen Tarifen immer nur bis und von den Grenzübergangsstationen sicher ermitteln, während man über die Höhe der auf die polnischen Strecken entfallenden Frachtgebühren sich erst durch Anfragen bei den Güterabfertigungsstellen der russischen Uebergangstationen oder auf sonst einem anderen Wege einige Sicherheit verschaffen konnte. Diesem unerquicklichen Zustande ist nun seit 1. d. Mts. durch Herausgabe eines Anhangs zum deutsch-russischen Gütertarife, der unter der besonderen Bezeichnung „Deutsch-Warschauer Güterverkehr“ erschienen ist und 3,50 *M.* kostet, ein Ende bereitet. Dieser Tarif in Schnittform (drei Schnittpunkte: Mlawa, Alexandrowo und Sosnowice) hergestellt, wie es bei der verschiedenen Tarifirung der Güter auf den nichtrussischen Strecken einerseits und den russischen Strecken andererseits nicht anders möglich ist, enthält in der Hauptsache direkte Frachtsätze zwischen deutschen und niederländischen Stationen einerseits und den Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn: Czenstochau, Ruda-Guzowska, Warschau und Zawiercie, der Weichselbahn: Lublin, Praga und Warschau, der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn: Kielce, Ostrowice, Radom und Tomaszow, endlich der Station Lodz der Lodzer Fabrikbahn andererseits. Daneben sind noch eine Menge weiterer polnisch-russischer Stationen in die besonderen Ausnahmetarife, z. B. für gesalzene Heringe nach Russland und für Zucker, Eier usw., Spiritus und Sämereien von Russland nach den ostpreussischen Küstenplätzen Königsberg, Memel und Pillau aufgenommen. Für die Klassifikation der Güter, deren Frachtrechnung usw., ist der deutsch-russische Gütertarif, Theil II, maassgebend, der unter Aufhebung der 1. Ausgabe vom 1. Januar 1895 nebst den 7 Nachträgen in neuer 2. Ausgabe mit verschiedenen Berichtigungen und Erweiterungen der allgemeinen Tarifvorschriften, des Waarenverzeichnisses und der Güterklassifikation ebenfalls am 1. d. Mts. in Kraft tritt und 2,30 *M.* kostet.

— Aus Petersburg wird der „Berliner Börsenzeitung“ geschrieben: Das Finanzministerium beabsichtigt, mit dem 1. Januar 1898 einen neuen, ermässigten **Frachttarif für russisches Petroleum** einzuführen, da der jetzige Frachttarif bereits seit 8 Jahren besteht und nicht nur den jetzigen Verhältnissen nicht entspricht, sondern dem russischen Petroleum die Konkurrenz mit dem amerikanischen Produkt auf den deutschen Märkten erheblich erschwert. Ferner läuft der Vertrag zwischen den Naphtaproduzenten in Baku und den französischen Petroleumimporteuren am 1. Januar 1898 ab und die ersteren haben nun Herrn Lasarens nach Paris entsandt, um den Vertrag zu verlängern bezw. einen neuen abzuschliessen. Auch in Japan hat sich jüngst eine Aktiengesellschaft gebildet für den Import des russischen Petroleums, in deren Auftrag die drei japanischen Kaufleute Naito, Maschima und Ono Suko letzthin nach Baku kamen, um die Lieferungsverträge abzuschliessen, wobei das Petroleum auf russischen Tankdampfern nach Japan transportirt werden soll. Wir geben diese Nachricht, soweit sie sich auf die angeblich beabsichtigte Frachtermässigung bezieht, mit allem Vorbehalt wieder.

— Nach den Mittheilungen der „Torgowo Promischlennaja Gaseta“ über die **sibirische Eisenbahn**, welche von dem „Ctrlbl. d. Bauverw.“ wiedergegeben werden, sollen am 1. Januar 1898 die westsibirische und die Ural-Eisenbahn, nachdem die Betriebsbedingungen dieser beiden Linien verbessert worden sind, in den durchgehenden internationalen Eisenbahnverkehr eingeschlossen werden. Ferner wird berichtet, dass am 1. September dieses Jahres die Nord-Ussuri-Eisenbahn (Iman-Chabarowsk, 350 km) im sibirischen Küstengebiet eröffnet worden ist. Die Strecke Wladiwostok-Iman (412,75 km) der Süd-Ussuri-Eisenbahn wurde je nach Vollendung der einzelnen Theilstrecken in den Jahren 1893 bis Anfang 1895 dem Verkehr übergeben. — Während auf der westsibirischen Eisenbahn (Tscheljabinsk-Kriwozekowo a. Ob) bereits seit dem 15. Oktober 1896 der allgemeine russische Zonentarif eingeführt worden ist, besteht auf der Süd-Ussuri-Eisenbahn seit dem 20. Juni 1896 ein besonderer Streckentarif, nach welchem für das Kilometer in der I. Klasse 9,27 ₰, in der II. Klasse 6,95 ₰ und in der III. Klasse 4,63 ₰ erhoben werden. — Auf der im Bau begriffenen Transbaikal-Eisenbahn sollen nach den Berichten russischer Blätter kürzlich grosse Wasserverheerungen stattgefunden haben. Auf eine Länge von etwa 300 Werst sind an verschiedenen Stellen die Dämme zerstört, Brücken beschädigt und sämmtliche Telegraphenstangen fortgeschwemmt worden. Der angerichtete Schaden wird auf viele Millionen Rubel geschätzt. Der Wasserstand der Schilka (Nebenfluss des Amur) soll 10,5 m über Mittelwasser betragen haben, sodass der Marktplatz in Stretensk (an der Schilka) unter Wasser gesetzt wurde. Die Arbeiten auf der Transbaikal-Eisenbahn sind durch die Wasserschäden vollständig unterbrochen. Als Hilfsunternehmungen, die mit dem Bau der sibirischen Eisenbahn zusammenhängen, werden angeführt: Einrichtung der Eisbrech-Dampffähre zur Beförderung der Eisenbahnzüge über den Baikalsee; Beseitigung der Schifffahrtshindernisse auf dem Amur, der Schilka, der Angara und auf dem Jenissei; Einrichtung eines Dampferverkehrs in dem Polarmeer nach den Mündungen des Ob und Jenissei; Ausbau des Handelshafens in Wladiwostok; allgemeine geologische Erforschung des Landes. Die Arbeiten für die Eisbrech-Dampffähre sind soweit vorgeschritten, dass nach Vollendung der Zweiglinie Irkutsk-Listwenitschnoje auch die Eröffnung des Dampferverkehrs über den Baikal zu erwarten steht.

— Nach einem soeben veröffentlichten Berichte der Londoner „Saturday Review“ gewinnt es den Anschein, als ob der letzte Krieg in Konstantinopel trotz seines siegreichen Verlaufes ähnliche Entschlüsse angeregt habe, wie der letzte japanisch-chinesische Krieg in Peking. Es soll nämlich im Yildiz-Kiosk die ernste Absicht bestehen, **das türkische Reich in Europa und**

Asien mit einem Netze von Eisenbahnen zu überziehen und so die Handelsentwickelung des Landes zu fördern; wahrscheinlich aber stehen auch militärische Erwägungen bei diesen Plänen im Vordergrunde. Nach einer Audienz beim Sultan soll Sir Edgar Vincent zu den Beamten der kaiserlich ottomanischen Bank gesagt haben: „Der Sultan ist entschlossen, den Bau von Eisenbahnen zu fördern und will alle Einnahmen des Reiches der schnellen Vollendung gewisser Linien widmen.“ Dem Sultan soll die Thatsache aufgefallen sein, dass diejenigen Distrikte in Kleinasien, durch welche Eisenbahnen führen, von den Wirren frei blieben, von denen ein grosser Theil des übrigen Anatolien in den letzten Jahren heimgesucht wurde. Die Türkei war bisher für die Grösse ihres Besitzes ungewöhnlich arm an Eisenbahnen. In der europäischen Türkei sind im wesentlichen nur die Linien Konstantinopel - Adrianopel, Saloniki - Ueskūb - Mitrowitza, Saloniki - Monastir und seit 1896 Saloniki - Dedeagatsch, mit 1 954 km Gesammtlänge, zu nennen. In der asiatischen Türkei sind im Betriebe die Linien Aidin - Diner, Smyrna-Aleschehr, die anatolische Eisenbahn bis Konia und einige kleine Bahnstrecken in Kleinasien und Syrien. Für die neuen Bahnpläne sind bereits verschiedene Besprechungen im „Moniteur Oriental“, dem Organe des Palastes, erschienen, worin in erster Linie die Anlage sämmtlicher geplanter Eisenbahnen als Schmalspurbahnen gerechtfertigt werden, indem an einer Statistik solcher Bahnen in allen Erdtheilen gezeigt wird, dass sie für Gegenden genügen, die zu arm sind, um die Lasten von Normalspurbahnen zu tragen, und dass sie sowohl für die Handelsentwickelung als zu militärischen Zwecken Bedeutendes zu leisten imstande sind. Unter den von der türkischen Regierung beschlossenen Linien werden vorläufig folgende genannt: von Prevesa, dem in dem jüngsten Kriege so bekannt gewordenen türkischen Hafen am Golf von Arta, über Louros, das im Kriege von den Griechen verbrannt und geplündert wurde, weiter über Janina nach Monastir; obwohl diese Linie ziemlich bedeutenden Terrainschwierigkeiten begegnete, so muss sie doch als lohnend erscheinen, weil sie ein ausserordentlich fruchtbares und schönes Land durchschneidet. Eine zweite Linie soll die Salonikibahn mit der griechischen Grenze verbinden; eine dritte wird von Kavala, dem Tabakshafen am ägäischen Meere, nach Drama, einer Station der Linie Saloniki-Konstantinopel, führen. Für Anatolien ist eine sehr bedeutsame Eisenbahnverbindung geplant: von Sinope über Mersiwan, Amasia, Tokad, Siwas, Erzingjan nach Erzerum, der Hauptstadt von Armenien, und von dort bis Wan an der persischen Grenze. Diese Linie führt durch ein gut bewässertes und mit Wäldern bedecktes Land und wird die grössten Städte Kleinasiens berühren; sie kann die Handelsverhältnisse Kleinasiens wesentlich beeinflussen. Dass sie so gut wie gar keine Terrainschwierigkeiten zu überwinden haben soll, können wir freilich nicht zugeben, da sowohl die Ueberschreitung des Randgebirges wie besonders die letzte Strecke von Erzerum bis Wan eine nicht einfache Aufgabe stellt. Diese letztgenannte Linie, sowie diejenige von Prevesa nach Janina werden als so einträglich veranschlagt, dass sie sich ohne Zuschuss erhalten sollen. Ob dies auch die Ansicht des ausländischen Kapitals ist, wird sich erst herausstellen müssen. Bisher wurden bekanntlich die meisten türkischen Eisenbahnen mit fremdem Gelde gebaut und haben sich als einträglich erwiesen. In der englischen Zeitschrift wird schon jetzt darauf hingewiesen, dass jedenfalls Deutschland und Frankreich sich den Löwenantheil an den Bahnbauten werden zu sichern suchen. Unter den vielen Plänen taucht übrigens auch wieder die neue Brücke über das goldene Horn und die Erbauung von Hafenwerken in Saloniki auf.

— Es gibt bei der Stadt Montreal vorläufig **drei Eisenbahnbrücken über den gewaltigen St. Lorenz**, nämlich die Viktoriabrücke für die grosse kanadische Stammbahn, die Lachinebrücke für die kanadische Pacificbahn und die Cotekbrücke für die kanadische Atlanticbahn. Die Viktoriabrücke galt lange als ein wahres Weltwunder, sie wurde am 20. Juli 1854 von Robert Stephenson, dem Sohne von George Stephenson, begonnen, und am 17. Dezember 1859 fuhr der erste Eisenbahnzug über oder eigentlich müsste man sagen: durch die Brücke. Die Viktoriabrücke gehört nämlich zu den wenigen Röhrenbrücken der Welt, indem sie aus einer auf vielen Pfeilern ruhenden Eisenröhre besteht, durch welche der Eisenbahnzug hindurchfährt. Es gibt in England noch zwei Röhrenbrücken, welche beide einige Jahre älter sind als die amerikanische und ebenfalls von Stephenson erbaut wurden. Die Länge der Viktoriabrücke beträgt über 3 km und das Gewicht der eisernen Röhre beinahe 200 000 Ctr., sie ruht auf 24 Pfeilern von 18 bis 28 Fuss Dicke, deren Entfernung 80 bis 100 m beträgt, die Höhe der Brücke über der Mitte des Flusses 20 m, die Tiefe des Flusses etwa 7 m und seine Strömungsgeschwindigkeit etwa 11,5 km pro Stunde. Diese merkwürdige Brücke soll nun durch Anwendung von Eisenkonstruktion auf den ursprünglichen Pfeilern neu erbaut werden. Weil der Bau in diesem Jahre begonnen hat, so wird die neue Brücke den Namen „Viktoria-Jubiläumsbrücke“ erhalten. Die alte Röhrenbrücke war eingeleisig und hat infolge der mangelhaften Ventilation durch die Gase der Lokomotiven stark gelitten. Die neue Brücke wird zwei Eisenbahngleise, zwei Fahrstrassen und zwei Fusswege erhalten. Auch eine elektrische Strassenbahn über die neue Brücke ist bereits genehmigt worden und wird ihre Geleise zwischen den Eisenbahngeleisen erhalten.

— Nach der „Frankf. Ztg.“ lehnte die brasilianische Regierung definitiv die Offerte des englisch-deutschen Konsortiums wegen der **Pachtung der brasilianischen Staatsbahnen** ab, weil vom Kongress die Zustimmung zur Garantieleistung der Regierung nicht zu erlangen war. Bei den bereits eingeleiteten weiteren Verhandlungen muss von der Grundlage eines Vorschussgeschäftes Abstand genommen werden, doch hält man für möglich, dass sich die Regierung verpflichtet, für eine Reihe von Jahren die Deckung eines etwaigen Betriebsdefizits zu übernehmen.

— Dem Vernehmen nach soll im nächsten Frühjahr die **Kongo-Eisenbahn** feierlich eröffnet werden. Demnächst reist bereits der Direktor Major Thys nach Afrika ab, um die Vorbereitungen für den Empfang der belgischen Minister und anderer Ehrengäste zu treffen. Es gilt nicht als ausgeschlossen, dass König Leopold II. selbst den Feierlichkeiten beiwohnen wird.

— Einer ägyptischen Mittheilung zufolge, welche von den „Berliner Neuesten Nachrichten“ wiedergegeben wird, ist endgültig beschlossen worden, die **Eisenbahn bis nach Berber fortzuführen.** Bei dem fünften Wasserfall wird der Bau auf Schwierigkeiten stossen. Dort muss die Bahn 12 englische Meilen weiter landeinwärts gelegt werden. Sonst ist die Strecke von Abu Hamed nach Berber leicht zu bewältigen. Vor einigen Tagen wurden 4 900 Yards der Bahn an einem Tage vollendet. Berber ist eine interessante Stadt. Sie zieht sich über 7 englische Meilen hin. Die Häuser sind hübsch gebaut und besitzen grosse Zimmer. Die Bewohner sind fleissige Leute. Die Handwerker Berbers zeichnen sich namentlich in Holz- und Lederarbeiten aus. Jeden Tag werden 2 Bazare abgehalten. Auf der Hauptstrasse kann man Typen von allen Stämmen des Sudans sehen. Der Sidar und sein Stab wohnen im Hause des angesehensten Kaufmanns. Das Haus des Gouverneurs liegt in Trümmern. Die Befestigungen, welche die Derwische angelegt haben, um den Vormarsch des Generals Stewart zu hindern, stehen noch.

— An der kleinen **Eisenbahn, die Schanghai mit Wusung verbinden soll**, ist man jetzt tüchtig bei der Arbeit. Wahrscheinlich wird die Strecke im nächsten Frühjahr eröffnet werden. Dann lauten die nach Schanghai kommenden Reisenden nicht mehr Gefahr, wegen Nebels stundenlang auf einem kleinen Dampfer zubringen zu müssen, der sie von dem in Wusung ankernden Postdampfer nach Schanghai bringen soll. Jetzt ist dies im Winter und Frühling keine Seltenheit. Noch vor wenigen Monaten geschah es z. B., dass die mit einem englischen Postdampfer angelangten Fahrgäste um 8 Uhr Abends Wusung verliessen und erst um 4 Uhr Morgens in Schanghai eintrafen. Unter gewöhnlichen Umständen dauert diese Fahrt höchstens 2 Stunden. Der Bau der Eisenbahn wird von unserem Landsmanne H. Hildebrand geleitet. Sein Bruder P. Hildebrand sowie 2 andere deutsche Techniker stehen ihm zur Seite. Eigenthümlich ist es, aus wie vieler Herren Länder man sich das nöthige Material zusammenholt. Die Schwellen und die Lokomotiven kommen aus Amerika, die eisernen Brücken aus Deutschland und die Weichen aus Belgien. Die Eisenwerke in Hanyang, die ursprünglich dem Vizekönig Tschangtschihtung gehörten, von diesem aber vor einiger Zeit an den Eisenbahndirektor Scheng verkauft wurden, liefern die Schienen. Sie sind bereits eingetroffen, so dass die sehr kostspieligen Anlagen in Hanyang, die nach dem ursprünglichen Plane ihres vielgeschäftigen Begründers überhaupt alles für den Bahnbau in China erforderliche Eisenbahnmaterial besorgen sollten, wenigstens etwas geleistet haben. Die Wagen sollen nach dem Muster amerikanischer Wagen in den Regierungswerkstätten in Tientsin gebaut werden, jedoch will man ihre innere Ausstattung aus Europa oder Amerika kommen lassen. Der Vertrag hierfür ist noch nicht abgeschlossen. Es heisst, auf dieser Eisenbahn würden Mandarinen ebenso bezahlen müssen wie andere Menschen. Das würde eine sehr vernünftige Neuerung sein. Auf den im Betriebe befindlichen Strecken in Nordchina werden jetzt Mandarinen mitsammt ihrem grossen Gefolge und ihren Bergen von Gepäck frei befördert. Hat dies schon an sich keine innere Berechtigung, so kann man sich bei dem Charakter der Chinesen leicht denken, in wie heilloser Weise ein derartiges Vorrecht von den zahllosen Trabanten der Beamten missbraucht wird. („Köln. Ztg.“)

— In Paris fand eine Versammlung erster dortiger Banken, sowie erster Brüsseler Banken und bedeutender französischer und belgischer Bauunternehmer behufs Uebernahme des **Bahnbaues Peking-Kanton** statt, wofür 100—120 Millionen erforderlich sind. Die Ausführung des Vorhabens wurde im Grundsatz angenommen.

— In Brüssel hat sich, wie die „Vossische Zeitung“ meldet, ein von der Brüsseler Société générale, dem grössten Bankinstitute Belgiens, geleitetes mächtiges Finanzsyndikat gebildet, um von der chinesischen Regierung die Konzession für die Erbauung und den Betrieb der 1 200 km langen **Eisenbahnlinie Peking-Hankow** zu erlangen. Das Syndikat entsandte Fachmänner nach China; der König und die belgische Regierung nahmen sich sofort im Interesse der nationalen Industrie dieses Unternehmens kräftig an und schickten den ersten Chefingenieur des Eisenbahnministeriums Dufourny mit zwei anderen Beamten dieses Ministeriums nach Peking, um im Verein mit dem belgischen Gesandten mit den chinesischen Behörden zu unterhandeln. Die Unterhandlungen zogen sich Monate hindurch hin; deutsche, englische und amerikanische Häuser, von den Gesandten ihrer Länder unterstützt, entwickelten einen dem belgischen Syndikat gefahrvollen Mitbewerb, so dass die Sache für Belgien sehr kritisch stand, zumal da die chinesischen Behörden immer schwankender wurden, wem unter den Bewerbern die Konzession ertheilt werden sollte. Da trat zum Heil der Belgier ein politischer Zwischenfall ein. In Peking traf der neu ernannte russische Gesandte ein und war mit dem französischen Gesandten in einem Punkte einig: diese Eisenbahnlinie darf nicht in deutsche oder englische Hände kommen. Beide Gesandten traten bei der chinesischen Regierung mit Hochdruck für das belgische Syndikat ein. Damit war der Sieg der Belgier entschieden; Herr Dufourny traf vor kurzem mit dem vollgültig unterzeichneten Vertrage in Brüssel ein.

Allgemeines.

— Der „Berliner Lokalanzeiger“ schreibt: Zur Nachahmung dringend empfohlen. Ueber die nothwendigen **hygienischen Maassnahmen in den Eisenbahn-Schlafwagen** hat die staatliche Gesundheitsbehörde von Louisiana in den Vereinigten Staaten kürzlich dankenswerthe Untersuchungen angestellt, die zu folgenden Ergebnissen kamen: Jeder Schlafwagen muss nach der Ankunft am Endpunkte der Fahrstrecke unter Aufsicht eines Sanitätsbeamten auf das Gründlichste gereinigt und desinfizirt werden. Die benutzten Handtücher und die Bettwäsche müssen entweder durch stundenlanges Kochen in Wasser oder im Dampfofen von Keimen gereinigt werden. Die Klosets und Geschirre, die nur aus Porzellan und nicht aus Metall bestehen dürfen, müssen mit antiseptischer Lösung gewaschen und ausserdem dauernd mit solcher versehen werden. Das Innere des Wagens selbst ist mit Formalin zu desinfiziren, welcher Stoff die Keime von Tuberkulose, Diphtheritis und allen anderen Krankheiten in wenigen Minuten tödtet; es beschädigt die Fussböden, das Holzwerk und die Polster nicht nennenswerth und ist ausserdem verhältnissmässig leicht anzuwenden. Man kann das Formalin entweder als Flüssigkeit oder als Dampf zur Desinfektion benutzen. Auch die Matratzen und Kissen können mit demselben Stoffe behandelt werden, da dieser eine durchdringende Wirkung ausübt. Das ganze Verfahren würde weder viel Zeit noch grosse Kosten erfordern. Die Nothwendigkeit einer solchen Desinfektion wird gewiss niemand verkennen. Die gelegentliche Uebertragung von Diphtheritis und anderen Krankheiten in den Eisenbahn-Schlafwagen gehört zu den Thatsachen. Es wäre daher dringend zu wünschen, dass sämmtliche grossen Eisenbahngesellschaften der ganzen Welt einer gründlichen Desinfektion der Schlafwagen grössere Aufmerksamkeit zuwenden.

— Auf der 13,9 km langen Strecke Dellnau-Oranienbaum der deutschen Gasbahngesellschaft hat unlängst, wie die „Bayer. Verkehrsbl.“ berichten, eine **Probefahrt** mit einer von der Gasmotorenfabrik in Deutz hergestellten **Gaslokomotive** stattgefunden, welche günstige Erfolge lieferte. Für diese Fahrt wurde ein Salonwagen im Gewichte von 8 100 kg bei einer Besetzung von 16 Personen benutzt; das Gewicht der Lokomotive beträgt 8 000 kg, sodass also 17 000 kg Zuggewicht in Betracht kommen. Bei der Hinfahrt wurde die Versuchsstrecke in 39 Minuten durchfahren. Auf gerader Strecke wurde eine Geschwindigkeit von 24 km erreicht. Der Gesammt-Gasverbrauch betrug 9 850 l. Die Vorzüge des Systems bestehen in der sofortigen Betriebsbereitschaft im Bedarfsfalle, in der Ersparniss im Feuerungsmaterial, in der Einfachheit der Bedienung, welche nur einen Mann erfordert, und im Wegfall von belästigendem Rauch und von Funken.

— Ueber einen **„vereitelten Eisenbahnkniff“** schreibt die „Köln. Ztg.“: Als treffender Beleg dafür, welches Maass von Sorgfalt gesetzlichen Bestimmungen gegenüber anzuwenden ist und mit welcher Umsicht namentlich auch bei Aenderungen bestehender Vorschriften verfahren werden muss, sollen nicht den Betrügern willkommene Hinterthüren geschaffen werden, mögen die nachstehenden Ausführungen dienen. § 25 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands bestimmte ursprünglich: „Den Reisenden ist gestattet, die Fahrt einmal, bei Rückfahrkarten auf dem Hin- und Rückwege je einmal zu unterbrechen, um mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuge weiter zu reisen. Solche Reisende haben auf der Zwischenstation sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorsteher ihre Fahrkarte vorzulegen und dieselbe mit dem Vermerk der Gültigkeit versehen zu lassen.“ In diesen Paragraphen wurde nun mit Gültigkeit vom 1. April 1895 ab die allerseits mit Freuden begrüsste Bestimmung aufgenommen, dass die Reise auf Rückfahrkarten hin innerhalb der Gültigkeitsdauer der Fahrkarte auf beliebige Zeit unterbrochen werden könne, also nicht mehr spätestens am nächstfolgenden Tage fortzusetzen sei. Bei der Einführung dieser grossen Verkehrserleichterung hatte aber wohl schwerlich irgend jemand daran gedacht, dass dieselbe ungeachtet ihrer peinlich genauen Bestimmung die Handhabe zur Begehung einer schwer zu ermittelnden Strafthat darbieten könne, der gegenüber die früher so schwunghaft betriebene Uebertragung von Rückfahrkarten fast harmlos erscheinen musste. Das betreffende, nicht ohne einen gewissen Aufwand von Scharfsinn ausgeklügelte Manöver fusste aber auf der nun thatsächlich vorhandenen Möglichkeit, auf eine und dieselbe Rückfahrkarte zwei Personen hin- und herzubefördern, und zwar nahezu auf der ganzen grösseren oder kleineren Strecke. Legen wir einmal die Strecke Köln-Berlin zu Grunde, so geschah es auf folgende Weise: A. löste in Köln eine Rückfahrkarte nach Berlin, verliess jedoch schon in Düsseldorf den Zug, worin an sich nichts auffälliges erblickt werden konnte, da man ja Geschäfte halber daselbst einen vorübergehenden Aufenthalt nehmen durfte. Natürlich versäumte er nicht, sich gleich nach dem Verlassen des Zuges zum Stationsvorstand zu verfügen, um seine Rückfahrkarte mit einem Vermerk wegen der Fahrtunterbrechung versehen zu lassen. A. hatte nunmehr die Wahl, bis zur Weiterfahrt mit einem der nächsten Züge entweder auf dem Düsseldorfer Bahnhof zu verweilen, oder aber die Stadt zu besuchen, in welch' letzterem Falle er allerdings, um die Durchlochung der Fahrkarte bei seinem Wiedereintritt in den Bahnhof zu vermeiden, eine Bahnsteigkarte lösen musste. In Berlin angelangt, sandte A. die Rückfahrkarte schleunigst seinem Genossen B., der nun in der Lage war, sie von Düsseldorf aus zur Reise nach Berlin zu benutzen. In denselben Formen bewegten sich aber auch die Rückfahrt, indem jetzt die Fahrt in Potsdam unterbrochen und von Köln aus die Rückfahrkarte dem ihrer in Berlin zur demnächstigen Benutzung ab Potsdam harrenden Spiessgesellen zugeschickt wurde. Zur Beruhigung ängstlicher Gemüther wollen wir nicht unterlassen hervorzuheben, dass keine Anhaltspunkte dafür vorhanden sind, dass der Eisenbahnfiskus auf solche Weise bereits Einbussen erlitten habe; es ist vielmehr Grund zu der Annahme vorhanden, dass die Idee das theoretische Gebiet nicht verlassen hat. Im übrigen ist ihrer praktischen Durchführung nunmehr ein wirksamer Riegel dadurch vorgeschoben worden, dass für den inneren Dienst im Bereiche der verschiedenen Eisenbahndirektionen die erforderlichen Maassnahmen zur Verhütung von Unterschleifen der geschilderten Art getroffen worden sind. Dass letzteres ohne Beschränkung der geschaffenen Erleichterung und ohne irgend welche Belästigung des reisenden Publikums, dem die Kontrolmaassregel an sich zwar nicht mitgetheilt werden kann, geschehen ist, muss besonders dankbar empfunden werden.

— Ueber den bereits in Nr. 75 dieses Blattes besprochenen **Teleskripteur** — Fernschreiber — bringt die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ folgende interessante Mittheilungen:

Noch sind es nicht ganz 20 Jahre her — am 5. November 1877 war es, dass der Fernsprecher sich den Berlinern zum ersten Male zu öffentlichem Gebrauch zur Verfügung stellte; nun scheint sich ihm bereits der Fernschreiber zur Seite stellen zu wollen. Dass ein solcher Apparat, der es einem jeden ermöglicht, seine Gedanken in dem Fall, dass der Fernsprecher aus diesem oder jenem Grunde nicht ausreicht, in Blitzesfluge schriftlich unter steter Kontrole nach ferngelegenen Orten mitzutheilen, schon längst ein Bedürfniss für Handel und Wandel geworden ist, brauchen wir nicht noch einmal darzulegen; die zahlreichen Fälle, in welchen das Telephon sich im Nachrichtendienste als völlig unzureichend erweist, sind schon oft genug erörtert worden. Diesen Mängeln abzuhelfen, ist die von dem deutsch-österreichischen Ingenieur Hoffmann konstruirte Fernschreibmaschine (Teleskripteur) berufen, die uns heute Herr Konsul D. Simon aus Mannheim als Patentinhaber für Deutschland vorzuführen die Liebenswürdigkeit hatte. Die Fernschreibmaschine

gleicht im allgemeinen einer Schreibmaschine mit ihren den einzelnen Buchstaben gewidmeten Tasten; jedes Kind, das sich an sie stellt, ist sofort imstande, mit ihr zu schreiben. Die Maschine liefert aber nicht nur dem Schreiber selbst eine in Antiqua-Druckbuchstaben hergestellte Fixirung seiner Gedanken, sondern auch eine völlig identische Niederschrift dem beliebig weit entfernten, mit einem gleichen Apparat versehenen Adressaten — vorausgesetzt, dass dieser mit dem Schreiber durch einen Draht verbunden ist, der die in elektrischen Strom übersetzten Schriftzeichen weiter befördert. Versuche im Betriebe der pfälzischen Eisenbahn in Ludwigshafen am Rhein haben ergeben, dass die Fernsprechleitung zu dieser Beförderung verwendet werden, also zugleich zum Fernsprechen und Fernschreiben dienen kann. Eine Schilderung der Fernschreibmaschine an dieser Stelle zu geben, ist unthunlich, denn dass ihr präzise arbeitender Mechanismus kein einfacher sein kann, ist selbstverständlich. Edison hat bekanntlich Jahre lang sein Erfindertalent an der Lösung des die Mechanik schon seit vier Jahrzehnten beschäftigenden Problems versucht, aber vergeblich; die Maschine, welche Hoffmann mit Heranziehung aller in Betracht kommenden Erfahrungen nach achtjährigen Versuchen konstruirt hat, scheint, soweit wir uns zu überzeugen Gelegenheit hatten, endlich alle Schwierigkeiten überwunden zu haben und es zu ermöglichen, dass jeder im Stande ist, in die Ferne zu schreiben. Zur Verwendung der Erfindung, die in 22 Staaten patentirt ist, besteht in England ein Syndikat, an dessen Spitze der Elektrotechniker Dr. Hopkinson steht. Für Deutschland hat den Bau der Apparate, der bisher hauptsächlich von der Pariser Telephongesellschaft betrieben wurde, die Firma Simens & Halske übernommen. Selbstverständlich interessirt sich auch die deutsche Reichspostverwaltung lebhaft für die Erfindung, sie erprobt schon seit längerer Zeit zwei Apparate in ihren Betrieben, und der Staatssekretär v. Podbielski hat angeordnet, dass sein Arbeitszimmer mit dem Haupttelegraphenamte mittelst Fernschreiber verbunden werde. Es ist daher nicht unmöglich, dass Fernschreiber demnächst der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt werden; die Geschäftswelt, die Presse, die Eisenbahnverwaltungen und andere weite Kreise würden es freudig begrüssen, wenn der neue Staatssekretär in dem Apparat ein neues zuverlässiges Verkehrsmittel der Allgemeinheit zugängig machen könnte.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin

Die letzte regelmässige Versammlung des Vereins für Eisenbahnkunde fand am 12. v. Mts. unter dem Vorsitz des Herrn Wirklichen Geheimen Ober-Baurath Streckert statt. Herr Geheimer Ober-Baurath Stambke hielt einen kurzen fesselnden Vortrag über „Verkehrs-Windkessel". Ausgehend von dem im Maschinenbau allgemein bekannten Windkessel der Pumpen und langen Saug- oder Druck-Rohrleitungen hob der Vortragende hervor, dass man jeden Raum, welcher dazu dient, eine bewegte Menge zeitweise aufzunehmen, um aus einer unstetigen ruckweisen Bewegung in eine stetige, gleichförmige Bewegung überzuführen, einen Windkessel nennen könne, gleichgültig ob dieser Raum sich zeitweise mit luftförmiger, tropfbar flüssiger Masse oder mit fester Masse oder selbst mit Menschen anfüllt. In weiterer Verfolgung dieses Gedankens führte Herr Stambke charakteristische Beispiele an von dem Vorhandensein und der Wirksamkeit solcher elastischen Einschaltungen als Zwischenglieder. Die grossen Seebecken der in den Alpen entspringenden Flüsse bilden die Sicherheitsvorkehrungen zur Regulirung des Wasserabflusses und vermindern die Ueberschwemmungsgefahr. Im gewerblichen Verkehrsleben schafft man zur Vermeidung der durch Schwankungen zwischen Angebot und Nachfrage bedingten sprungweisen Differenzen der Waaren- oder Arbeitspreise einen Ausgleich durch die Anlage von Magazinen und Lagern. Im Eisenbahnbetriebs- und Verkehrswesen sind grosse Bestände an Lokomotiven und Wagen zu halten, um den verschiedenen Höchstleistungen in Personen- oder Güterbeförderung zu entsprechen, obgleich solche Materialienhäufungen, welche in ihrer Gesammtheit nur kurze Zeit im Jahre nutzbringend arbeiten können, vom Standpunkte der Bahnverwaltung allein betrachtet, nicht wirthschaftlich sein können. Der Vortrag bot viele anregende Daten unter dem Beifall der Versammlung.

Angeregt durch eine im Fragekasten vorgefundene Frage entspann sich sodann eine Unterhaltung über die geeignete Art einer Stromzuführung für elektrische Hochbahnen, an welcher sich die Herren Henning, Baltzer, Bork und Kemmann betheiligten und in welcher Herr Eisenbahndirektor Bork interessante Mittheilungen über die Studien, betreffend den etwaigen elektrischen Betrieb für die Wannseebahn, gab.

In üblicher Abstimmung wurden die Herren Regierungsrath Gustav Behrendt und Ober-Regierungsrath z. D. Max Orlovius als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 8. Oktober v. J. über die Eröffnung der Neubaustrecke Gramenz-Bublitz bringen wir zur Kenntniss, dass die endgültige Bahnhofsanlage Bublitz am 15. Dezember d. J. in demselben Umfange, wie der bisherige vorläufige Bahnhof, der mit diesem Tage eingeht, für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, lebenden Thieren und Gütern eröffnet werden wird. Auf dem neuen Bahnhofe können auch Sprengstoffe und Fahrzeuge angenommen und ausgeliefert werden. Derselbe liegt von Gramenz 20,1 km entfernt, also 2,4 km weiter als der jetzige vorläufige Bahnhof. Infolge dessen erhöhen sich vom 15. Dezember d. J. ab die bisherigen durch Anstoss von 18 km an Gramenz gefundenen Entfernungen um 2 bis 3 km und dementsprechend die Fahrpreise und Frachtsätze.

Danzig, den 29. Oktober 1897. (2434)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Güterverkehr.

Mit dem 5. November d. J. wird die seither nur für die Abfertigung von Ladungen in offenen Wagen (mit oder ohne Decke) sowie in Kalkwagen und ausserdem von Sprengstoffen eingerichtete Güterstation **Köln Bonnthor** für den **unbeschränkten Wagenladungsverkehr** eröffnet. Die Abfertigung von Stückgütern sowie von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen bleibt auch ferner im Verkehr mit Köln Bonnthor ausgeschlossen.

Köln, den 31. Oktober 1897. (2435)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897. Mit Gültigkeit vom 1. November 1897 gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält die Neuaufnahme einiger Stationen, geänderte Entfernungen für die Stationen Hungen und Lich, sowie die Erweiterung mehrerer Ausnahmetarife.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 31. Dezember 1897 in Kraft.

München, im Oktober 1897. (2436)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher und Oldenburg-mitteldeutsch- und Altonaer Verkehr. Zu den vom 1. April 1895 bezw. 1. Januar 1896 an gültigen Tarifen treten am 1. November 1897 die Nachträge 12 und 7 in Kraft.

Der Nachtrag 12 enthält u. a. Entfernungen für die an der Strecke Hameln-Lemgo gelegenen Stationen Aerzen, Griessem, Gross- und Klein-Berkel usw., und der Nachtrag 7 Entfernungen für die an den Strecken Bitterfeld-Stumsdorf und Langensalza-Kühnhausen usw. belegenen Stationen. Die Entfernungen für die an der letztgenannten Strecke gelegenen Stationen erlangen erst von dem noch näher zu bezeichnenden Tage der Betriebseröffnung an Gültigkeit.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 28. Oktober 1897. (2437)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn-Cronberger Verkehr. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Artikel

„Torfstreu und Torfmull",
„Erze auch aufbereitete usw. wie im Spezialtarif III genannt"

in den Rohstofftarif (Ausnahmetarif 6) aufgenommen.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 27. Oktbr. 1897. (2438)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn-oberhessischer Gütertarif. Am 1. November d. J. wird zu dem vorbezeichneten Tarif ein Ergänzungsblatt herausgegeben. Es enthält Entfernungen

und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Strecken Friedberg-Hungen/Nidda sowie ermässigte Entfernungen für die sich über diese Linie rechnenden Stationsverbindungen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, von welchen das Ergänzungsblatt auch kostenlos bezogen werden kann.

Frankfurt a/M., den 29. Oktbr. 1897. (2439)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Zum Tarife für die Beförderung von Gütern usw. auf der schmalspurigen Eisenbahn Cranzahl-Oberwiesenthal tritt am 1. November dieses Jahres der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Bestimmungen und Frachtsätze für die, dem allgemeinen Stückgutverkehre dienende neue Verkehrsstelle Niederschlag.

Abzüge können durch die sächsischen Güterverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 25. Oktober 1897. (2440)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch - nordwestdeutsch - mitteldeutsch - hessischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. werden im vorbezeichneten Verkehre ermässigte Frachtsätze nach Station Gross-Köris des Direktionsbezirks Halle, sowie neue Frachtsätze nach Station Hameln des Direktionsbezirks Hannover zur Einführung gebracht. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 27. Oktober 1897. (2441)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif und Staatsbahn-Vieh- usw. Tarif vom 1 Oktober 1895. Am 1. November d. J. tritt zum vorgenannten Privatbahntarif der Nachtrag V zum Tarifheft 2 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen

a) der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
b) des Kilometerzeigers und
c) der Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst am 15. Dezember d. J. zur Einführung. Ausserdem treten mit Gültigkeit vom 1. November d. J. im Staatsbahn-Vieh- usw. Tarif vom 1. Oktober 1895 für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen den Bahnhöfen der preussischen Staatsbahn und der Mühlhausen-Ebeleber Eisenbahn in Mühlhausen (Thür.) Ueberführungsgebühren in Kraft.

Ueber die Höhe der letzteren, sowie über den Inhalt des Nachtrags V ertheilen vom 1. November d. J. die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 27. Oktober 1897. (2442)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. November d. Js. ab wird die Station Rheinhausen (Direktionsbezirk Köln) in den Ausnahmetarif 9 für Eisenbahnschienen usw. aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (2443)

Frankfurt a. M, den 25. Oktober 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt a. M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Wirksamkeit vom 1. November 1897 werden die Stationen Donauwörth, Doos und Nördlingen mit ermässigten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 14 für Harz einbezogen, welche bei den betheiligten Stationen zu erfragen sind.

München, im Oktober 1897. (2444)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif. Vom 1. November d. J. ab erfolgt im Berlin-Stettin-schlesischen Güterverkehr die Frachtberechnung für Bier und frische Heringe, welche in Stettin, Central-Güterbahnhof aufgegeben werden, nicht mehr zu den Frachtsätzen für Stettin, Personenbahnhof, sondern zu denen für Stettin-Central-Güterbahnhof. Die Bestimmungen auf Seite 25 unter Ziffer 91 des Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarifs werden hierdurch entsprechend abgeändert.

Breslau, den 25. Oktober 1897. (2445)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897. Mit Gültigkeit vom 1. November 1897 gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält die Aufnahme neuer Stationen, Erweiterung einiger Ausnahmetarife und sonstige Berichtigungen.

München, im Oktober 1897. (2446)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Elsass - lothringisch - luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. Mit Gültigkeit vom 1. November 1897 gelangt der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält die Aufnahme neuer Stationen. Erweiterung einiger Ausnahmetarife und Aenderung von Stationsnamen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, sind die bisherigen billigeren Sätze noch bis 31. Dezember 1897 anzuwenden.

München, im Oktober 1897. (2447)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr. Am 15. November d. J. tritt der Nachtrag II zum Gütertarif A Heft 5 vom 10. Juni 1895, enthaltend Berichtigungen und Ergänzungen zum Nachtrag 1 in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 28. Oktober 1897. (2448)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn - Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit kommen zwischen den Stationen Eggesin und Hoppenwalde des Direktionsbezirks Stettin einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Stettin, den 1. November 1897. (2449)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 10. November 1897 treten im Südostpreussischen Gütertarif direkte Frachtsätze der allgemeinen Tarifklassen zwischen Allenstein, Dirschau einerseits und den Stationen Germau, Godnicken, Palmnicken der ostpreussischen Südbahn andererseits in Kraft; über die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (2450)

Königsberg i/Pr., den 27. Oktober 1897.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - nordwestdeutscher Seehafenverkehr. Mit dem 5. November d. J. wird die Station Freudenberg in die Klassen 1 bis 4, die Station Rheinhausen in die Klassen 6b und 7b des Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1892 aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 31. Oktober 1897. (2451)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1897 wird im ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) Station Gutfeld des Direktionsbezirks Königsberg in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze usw. aufgenommen.

Für die Anwendung der Frachtsätze gelten die daselbst vorgeschriebenen Bedingungen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 29. Oktober 1897. (2452)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr, Heft 1 und 2. Mit Gültigkeit vom 1./13. November alten/neuen Stils 1897 treten ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von Lindau trans., Station der bayerischen Staatseisenbahnen, nach Sosnowice transito in Kraft.

Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 29. Oktober 1897. (2453)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch - norddeutscher Kohlenverkehr. Vom 15. November d. J. an werden die Stationen Breitenbach, Ferna, Teistungen, Wintzingerode und Worbis des Eisenbahn - Direktionsbezirks Cassel in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Die Frachtberechnung erfolgt zu den für die Station Leinefelde bestehenden Frachtsätzen mit folgender Erhöhung:

bei Breitenbach . 1 *M.*
„ Ferna . . . . 3 „
„ Teistungen . . 3 „ } für 10 000 kg.
„ Wintzingerode 2 „
„ Worbis . . . 1 „

Dresden, den 29. Oktober 1897. (2454)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Klassentarife, Theil II Heft Nr. 7—9 vom 1. Januar 1898. Mit 1. Januar 1898 gelangen neue Tarife für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. böhmischen Nordbahn, der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und k. k. priv. süd - norddeutschen Verbindungsbahn (sowie der von der österreichischen Nordwestbahn betriebenen k. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn), der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien), der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der von derselben betriebenen Lokalbahnen und der k. k. priv. böhmischen Kommerzialbahnen einerseits und in Heft 7: Stationen der k. württembergischen und der grossh. badischen Staatseisenbahnen, in Heft 8: Stationen der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen, in Heft 9: Stationen der pfälzischen Eisenbahnen, der k. preuss. und grossh. hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, der Main-Neckar-Eisenbahn, der k. Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. (Strecken Niederlahnstein [ausgeschl.] - Frankfurt a/M.-Fulda nebst Seitenlinien, Hanau-Aschaffenburg, Hanau-Giessen [ausgeschl.] und Niederlahnstein [ausgeschl.]-Wetzlar

[ausgeschl.]) und der k. Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken andererseits zur Einführung.

Aufgehoben werden hierdurch die seitherigen Klassentarife, Theil II Heft 7 vom 1. Oktober 1894 und Heft 9 vom 1. Juni 1895 nebst Nachträgen, ferner für den Verkehr mit elsass-lothringischen Stationen der Ausnahmetarif für Sämereien etc. ab Brünn vom 10. Februar 1889 und für Bier und leere Bierfässer ab Budweis, Michelob, Pilsen und Pilsenetz vom 1. März 1892.

Die neuen Tarife bringen vielfach Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze mit sich; auch sind in denselben mangels eines Verkehrsbedürfnisses für zahlreiche Stationsverbindungen und eine Reihe von Ausnahmetarifen Frachtsätze nicht mehr vorgesehen.

Der Preis der einzelnen Tarifhefte beträgt für das Stück:

Theil II Heft Nr. 7 2 ℳ 50 ₰ = 3 Kronen,
Theil II Heft Nr. 8 1 ℳ — ₰ = 1 Krone 20 Heller,
Theil II Heft Nr. 9 3 ℳ 50 ₰ = 4 Kronen.

München, im Oktober 1897. (2455)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Getreide- etc. Ausnahmetarif Theil III Heft Nr. 3. Mit 1. Januar 1898 wird der Ausnahmetarif für Getreide etc., Theil III Heft Nr. 3 vom 1. Dezember 1894 aufgehoben und durch einen neuen Tarif ersetzt, welcher neben Ermässigungen auch zahlreiche Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze mit sich bringt; auch sind zahlreiche deutsche und österreichische Verbandsstationen in den neuen Tarif mangels eines Verkehrbedürfnisses nicht mehr aufgenommen worden.

Der neue Tarif bringt ausserdem insoferne eine Verkehrsbeschränkung mit sich, als die Lagerhäuser zu Brüx (A. T. E.), Frankfurt a/M., Gustavsburg, Ludwigshafen, Mainz und Mannheim nicht mehr als Einlagerungs- und Reexpeditionsstellen vorgesehen sind.

Der Preis desselben beträgt 1 ℳ = 1 Krone 20 Heller für das Stück.

München, im Oktober 1897. (2456)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit Stationen der hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb. Am 1. November d. J. kommen für die Beförderung von Zuckerrüben usw. in Ladungen von mindestens 10000 kg im Verkehr von und nach Offstein nach und von verschiedenen Stationen des Bezirks Mainz ermässigte und für den Verkehr von und nach den Stationen Bechtheim, Dittelsheim-Hessloch, Hillesheim-Dorndürkheim und Monzernheim neue Ausnahmesätze zur Einführung, die bei den betheiligten Dienststellen zu ersehen sind.

Mainz, den 31. Oktober 1897. (2457)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Am 15. d. Mts. ist eine Neuauflage des Exporttarifs Nr. 314 für den Transport von Stahl, Eisen und rohem Eisenguss ab Villerupt-Micheville und Mont-Saint Martin nach schweizerischen Stationen in Kraft getreten.

Weitere Auskunft ertheilt die Güter-Abfertigungsstelle Basel.

Strassburg, den 27. Oktober 1897. (2458)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband. Frachtberechnung für Sendungen, welche in der Verrechnungsstelle Pozsony dynamitgyár zur Auf- bezw. Abgabe gelangen. Die für die Station Pozsony der königl. ungarischen Staatseisenbahnen in den Verbands-Gütertarifen

Theil II/a, 2. Heft vom 15. November 1890,
Theil II/b vom 1. Juni 1890 und
Theil V vom 1. Februar 1890

vorgesehenen Frachtsätze für Eil- und Frachtgut finden bei Einhaltung der Bestimmungen dieser Tarife auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in der Verrechnungsstelle der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen Pozsony dynamitgyár zur Aufgabe gebracht werden oder daselbst zur Abgabe gelangen.

Wien, am 31. Oktober 1897. (2459)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Stationen der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn. Unter Aufhebung des Ausnahmetarifs 16 vom 1. November 1896 erscheint vom 1. November d. J. für den Kohlen- und Koksversand von Stationen des Verwaltungsbezirkes der königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken, der pfälzischen Bahnen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen nach Stationen der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn ein neuer Kohlentarif Nr. 16 mit durchweg ermässigten Frachtsätzen.

Verkaufspreis 0,40 ℳ. (2460)
St. Johann-Saarbrücken, 30. Okt. 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr. (Verkehr mit Ungarn.) Beförderung von Getreide etc. von Györ rábaparti rakodóhely (R. Oe. E. B.) nach Südfrankreich und weiter. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1898 werden Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten, welche zur Beförderung in gewöhnlicher Fracht mit Bestimmung nach Südfrankreich und weiter in Györ rábaparti rakodóhely, Verladestelle der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn zur Aufgabe gelangen, bis Genf transit auf Grund der Tarifbestimmungen des vom 1. August 1896 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide etc. im schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehre (Verkehr mit Ungarn), und zwar unter Berechnung der im Nachtrage I zu diesem Tarife vom 1. Juli 1897 für Györ, Station der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, enthaltenen Frachtsätze abgefertigt.

Hierbei ist die Aufgabe von mindestens 10000 kg für einen Wagen oder die Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen Bedingung.

Die Einlagerung bezw. Reexpedition der Transporte ist in den auf Seite 11 und 12 (Reexpeditionstabelle) des oben bezeichneten Tarifes für Sendungen mit Herkunft von ungarischen Stationen der Gruppe F vorgesehenen Lagerhäusern zulässig.

Wien, am 30. Oktober 1897. (2461)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Steinkohle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1898 in Kraft:

	bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Kralup	28 ₰
Von Aussig-Landungsplatz nach Kralup	23 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Kralup	23 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Kralup	50 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 26. Oktober 1897. (2462)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr mit Galizien und der Bukowina. Für Holz des Aus.-Tarifes Nr. 3 im Rückvergütungswege treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1898 in Kraft.

	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
von Jaslo	165 ₰
„ Ustrzyki	184 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Jaslo	160 ₰
„ Ustrzyki	179 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Jaslo	190 ₰
„ Ustrzyki	209 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 28. Oktober 1897. (2463)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr. Auflassung der Deckenmiethe bei Maschinentransporten. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1898 wird bei Transporten von Maschinen und Maschinentheilen, welche auf Grund des Ausnahmetarifes 8 A und B des vom 1. September 1896 gültigen Tariftheiles II, Heft 1, im obbezeichneten Verkehre von der deutsch-österreichischen Grenze bis zur österreichisch-russischen Grenze im Ansageverfahren (unter Zollverschluss) abgefertigt werden, hinsichtlich des Durchlaufes auf der österr. Strecke die tarifmässige Deckenmiethe nicht eingehoben.

Wien, am 31. Oktober 1897. (2464)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen

Mühlhausen - Ebelebener Eisenbahn. Vom 1. November d. J. ab ist auf der Haltestelle Mehrstedt ausser dem Wagenladungsverkehr auch der Stückverkehr eröffnet. (2465)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Südbahngesellschaft Aenderung bei Berechnung von Fahrgebühren. Vom 1. Januar 1898 an werden bei den Schnellzügen Nr. 401 und 402 auch in der Strecke Villach-Franzensfeste die tarifmässigen Schnellzugsgebühren berechnet und eingehoben.

Wien, am 1. November 1897. (2466)
Die Generaldirektion

Mit dem 1. Januar 1898 tritt ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr im **österreichisch-deutsch-niederländischen Eisenbahnverbande** über Zevenaar, Nymegen, Venlo und Wesel-Goch in Kraft, wodurch der bisherige Tarif vom 1. Dezember 1892 aufgehoben wird. Neben unerheblichen Erhöhungen treten auch Ermässigungen der Tarifsätze ein. Der neue Tarif liegt auf den in den Verkehr einbezogenen Stationen zur Einsicht auf.

Die in den Tarif aufgenommenen Bestimmungen sind den Vorschriften gemäss genehmigt.

Köln, den 29. Oktober 1897. (2467)
Königliche Eisenbahndirektion Köln, zugleich namens der übrigen betheiligten Verbandsverwaltungen.

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Staatseisenbahnen. Namens der betheiligten Verwaltungen ziehen wir unsere Bekanntmachung vom 5. Oktober d. J., betreffend Preiserhöhung der Rückfahrkarten zwischen Mannheim einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Köln, Elberfeld und Essen an der Ruhr hiermit zurück.

Mainz, den 28. Oktober 1897. (2468)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 40000 kg Blockzinn und 6000 kg Antimon. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermine am 12. November d. J., 11 Uhr versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzusenden. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 86 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Verwaltungsgebäude, Zimmer 26, statt. Zuschlagsfrist bis 15. November d. J.

Breslau, den 26. Oktober 1897. (2469)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung und Anlieferung von 186 verschiedenen Wasserröhren und Formstücken für das Wasserwerk bei Salbke soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ. bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Wasserröhren und Formstücken“ versehen zu dem auf Dienstag, den 16. November 1897, Vormittags 10½ Uhr anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Oktober 1897. (2470)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung und Anlieferung von 27 Stck. Wasserschiebern etc. für das Wasserwerk bei Salbke soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ. bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Wasserschiebern etc.“ versehen zu dem auf Dienstag, den 16. November 1897, Mittags 12 Uhr anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Oktober 1897. (2471)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die diesseitigen Werkstätten soll die Lieferung verschiedener eiserner Beschlagtheile für Wagen, als: Bufferstangen, Bufferkreuze, Zughaken, Schraubenkuppelungen und Sicherheitshaken vergeben werden.

Lieferungsbedingungen hierzu nebst Zeichnungen können auf portofreies Ansuchen von der Magazin-Hauptverwaltung der königl. sächs. Staatseisenbahnen hier gegen Entrichtung von 50 ₰ Schreibgebühren für ein Exemplar und 50 ₰ (Packet-)Porto bezogen werden. Bei Einsendung des Betrages in baar sind 5 ₰ Bestellgeld hinzuzurechnen.

Lieferungsangebote sind bis zum 18. November cr. an die Magazin-Hauptverwaltung einzureichen.

Die Angebote, welche mit der Aufschrift: „Angebot auf Beschlagtheile“, sowie mit dem Namen des Anbieters zu versehen sind, werden im Sitzungszimmer des Personenbahnhofes hier in Gegenwart der erschienenen Bewerber am 19. November cr., Nachmittags 3 Uhr geöffnet und behalten die abgegebenen Forderungen bis mit 17. Dezember cr. volle Gültigkeit. Erfolgt bis dahin kein Zuschlag, so hat der betreffende Anbieter sein Angebot als abgelehnt zu betrachten.

Chemnitz, den 30. Oktober 1897. (2472)
Maschinen-Hauptverwaltung der königl. sächs. Staatseisenbahnen.

5. Verkauf von Altmaterialien.

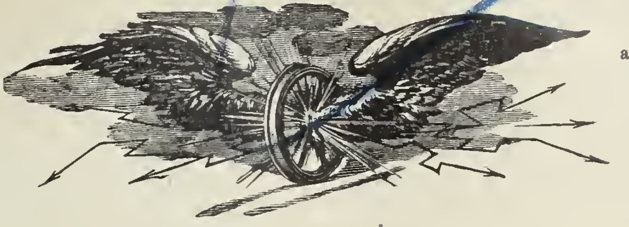
Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen. Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 29 Loosen. Zur Besichtigung vom 22. Oktober bis zum 11. November (Sonntage ausgenommen) von 10 bis 3 Uhr in Zwolle, Utrecht und Tilburg. Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges. Central-Dienst IV. Abth. Utrecht oder von den Magazinverwaltern in Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis 11. November portofrei an den Central-Dienst I. Abth. Utrecht. Submittenten sind bis zum 20. November an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, 21. Oktober 1897. (2473)
Der Generaldirektor.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1–4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 87. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. November 1897.

Inhalt:

Zum „Jena der Büreaukratie“.

Die Berliner „Vossische Zeitung“ schreibt unterm 1. d. Mts. zu unserm Artikel in Nr. 85 dieses Blattes folgendes:

„Die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen fühlt sich gemüssigt, an einen Aufsatz, den wir jüngst der Vorbildung und Auswahl der Verwaltungsbeamten gewidmet haben, die Frage zu knüpfen: Junkerthum in der Eisenbahnverwaltung? Darauf wird langathmig geantwortet, dass die Annahme der Anwärter für den höheren Eisenbahnverwaltungsdienst nicht vom Regierungspräsidenten, was niemand behauptet hatte, sondern vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten erfolge, dass eine Bevorzugung des Adels nicht stattfinde, vielmehr unter den 173 juristischen Mitgliedern und Hilfsarbeitern der preussischen Direktionen im ganzen 4 adelig seien, dass auch von 35 in den letzten 5 Jahren berufenen Assessoren 25 Söhne von Beamten, Offizieren oder Geistlichen und 10 Söhne von Gutsbesitzern, Kaufleuten oder Aerzten seien. Weiter heisst es, dass der grösste Theil der in die Eisenbahnverwaltung übergetretenen jüngeren Juristen zwar Reserveoffiziere seien, wie in einem Militärstaat natürlich erscheine, aber die Zugehörigkeit zu ‚verdächtigen Kavallerieregimentern‘ nur in ganz vereinzelten Fällen nachzuweisen sein werde. Auch habe die Eisenbahnverwaltung seit Jahren fast nur Assessoren übernommen, die gute oder sehr gute Zeugnisse aufzuweisen haben. Mit derlei Redewendungen glaubt man die Eisenbahnverwaltung in einem Augenblick vertheidigen zu können, wo sich die Beschwerden gegen sie aus allen Gegenden des Staates und allen Kreisen der Erwerbswelt mehren. Als ob damit die Ansicht widerlegt wäre, dass die heutigen Missstände in der Staatsbahnverwaltung den Zusammenbruch des Assessorismus bedeuten!

Wir haben nicht vom Junkerthum in der Eisenbahnverwaltung gesprochen, sondern unsere Ausführungen auf die Vorbildung und Auswahl der Verwaltungsbeamten überhaupt erstreckt und bei diesem Anlass auch die Wirkungen des allgemein herrschenden büreaukratischen Systems auf einen besonderen Zweig der Verwaltung hervorgehoben, der wesentlich nach technischen Rücksichten geleitet werden sollte. Dass die Bemerkungen über den Adel nicht auf die Eisenbahnverwaltung zielten, konnte jedermann erkennen, der sie unbefangen prüfte. Ebenso hätte es keinen besonderen Scharfsinn erfordert, zu erkennen, dass der

Gegensatz zwischen den Juristen und den Verwaltungsbeamten, von dem wir im Anschluss an die vielerörterten Aeusserungen des Herrn Bosse sprachen, dadurch nicht aus der Welt geschafft wird, dass die höheren Eisenbahnbeamten sich aus den Juristen rekrutiren. Wenn wir die Juristen gegen die Darstellung des Justizministers Schönstedt verwahrten, als seien sie im Vergleich mit den Verwaltungsbeamten minderwerthig, so liegt auf der Hand, dass unter den Juristen die im Richterdienst verbliebenen Assessoren, im Gegensatz zu den in die Verwaltung übergetretenen, verstanden werden, ganz wie in den Bemerkungen des Herrn Schönstedt, gegen die sich unser Einspruch richtete.

Alle Klagen, die heute im Eisenbahnwesen auftauchen, sind schon vor Jahren erhoben worden. Vor uns liegt eine stattliche Zahl von Flugschriften aus den Jahren 1890 und 1891, aus denen insbesondere eine unter dem Titel: ‚Zur Kritik der preussischen Staatseisenbahnverwaltung,‘ hervorgehoben zu werden verdient. Da werden bittere Bemerkungen über das die Eisenbahnverwaltung beherrschende und für sie fast ausschliesslich maassgebende juristische Element, über die hemmende juristische Bevormundung gemacht.“

Es folgt hier in dem Exposé der „Vossischen Zeitung“ eine längere Reihe von abfälligen Urtheilen gegen die Eisenbahnverwaltung aus den Jahren 1890 und 1891, welche sich in der Hauptsache auf die Stellung der Techniker im Eisenbahndienste, auf den Wagenmangel und die Betriebsunfälle beziehen.

Alsdann fährt die „Vossische Zeitung“ fort:

„Das sind die Früchte des Assessorismus in der Eisenbahnverwaltung, die Wirkungen eines Systems, dessen Unzulänglichkeit weder dem Fachmann noch dem Laien verborgen bleiben kann. Mit spasshaften Fragen, wie sie das Blatt des Vereins der Eisenbahnverwaltungen stellt, und mit einem Federkrieg gegen falsch verstandene Auslassungen freisinniger Blätter wird man die öffentliche Meinung nicht beruhigen. Eine Verwaltung führt ihre Sache am wirksamsten durch ihre Leistungen. Die Leistungen der Eisenbahnverwaltung aber, wie sie sich jedem fühlbar machen, beweisen nur, dass ein viel gründlicherer Wandel geschaffen werden muss, als man ihn durch die am 1. April 1895 in Kraft getretene neue Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen eingeleitet glaubte.“

Die „Vossische Zeitung“ sucht hiernach, durch eine offenbare Verdrehung der Thatsachen und Ueberleitung des Themas auf ein ganz anderes Gebiet die Vorhaltungen zu entkräftigen, die wir ihr in sehr berechtigter Weise zu machen hatten. Wir waren so vorsichtig, unseren Ausführungen den Wortlaut des Artikels der „Vossischen Zeitung“ beizudrucken, so dass vermuthlich jeder Leser ohne weiteres ein klares Urtheil über die Tragweite der beiderseitigen Behauptungen und ihre Beziehung zu einander gewonnen haben wird. An diesem Urtheil dürfte die „Vossische Zeitung“ schwerlich etwas ändern können, auch wenn sie unsere streng sachlichen durch Zahlen unterstützten Entgegnungen in wegwerfender Weise als „Redewendungen“ bezeichnet, mit denen nach Lage der Dinge nicht viel anzufangen ist.

Haben wir hiernach in sachlicher Hinsicht nicht die geringste Veranlassung, auf die vorliegende Erklärung der „Vossischen Zeitung“ näher einzugehen, so glauben wir doch, einige kurze Bemerkungen nicht unterdrücken zu sollen — lediglich, um zu beweisen, wie wenig sich die früheren und die jetzigen Darlegungen der „Vossischen Zeitung“ decken und wie bedenklich die logischen Mängel sind, die auch dem neuerlichen Exposé der „Vossischen Zeitung“ anhaften.

1. Die „Vossische Zeitung“ behauptet „vom Junkerthum in der Eisenbahnverwaltung überhaupt nicht gesprochen, sondern ihre Ausführungen auf die Vorbildung und Auswahl der Verwaltungsbeamten überhaupt erstreckt und bei diesem Anlass auch die Wirkungen des allgemein herrschenden büreaukratischen Systems auf einen besonderen Zweig der Verwaltung hervorgehoben zu haben.“

Richtig ist, dass die „Vossische Zeitung“ — was wir auch nirgends bestritten haben — den Ausdruck „Junkerthum“ nicht gebraucht hat. Was will es aber anders bedeuten, wenn sie — nachdem von dem „Jena der Büreaukratie“ und den Missständen im Eisenbahnwesen gesprochen worden — den Satz aufstellt:

„Aber es wäre anders und besser, wenn die Verwaltungsbeamten nicht vorwiegend einer bestimmten sozialen Schicht entnommen würden, deren ganze Lebensanschauung einseitig ist, und wenn die Vorbildung dieser Beamten nicht unzureichend und weltfremd wäre?“

Dass hiermit, ganz abgesehen von dem weiteren Hinweis auf die Zugehörigkeit zu adeligen Korps, vornehmen Regimentern und dergl., genau dasselbe getroffen werden soll, was wir unter der von uns gewählten Spitzmarke andeuten wollten, ist doch wohl ganz offenbar. Selbst dann aber, wenn die „Vossische Zeitung“ jene Bemerkung — entgegen dem klaren und unzweifelhaften Wortlaut — nur auf die Auswahl der Beamten überhaupt, ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Volksschicht, bezogen haben wollte, würde der von ihr vertretene Standpunkt immer noch durchaus unhaltbar sein. Wir haben doch der „Vossischen Zeitung“ durch Beibringung der speziellsten und untrüglichsten Unterlagen zur Genüge nachgewiesen, dass in der Auswahl der jungen Eisenbahnverwaltungsbeamten eben nicht das Geringste versehen wird, — selbst wenn man die Sache vom Standpunkte einer freisinnigen Zeitung aus betrachtet. Wir haben den Nachweis geliefert, dass die jungen Beamten, die in den Eisenbahndienst übertreten, in der erdrückenden Majorität nicht adelig sind, dass sie zu einem grossen Theil aus dem mittleren Bürgerstande stammen, dass sie sich im Besitz guter Zeugnisse über ihre Universitätsstudien befinden, dass sie das juristische Staatsexamen gemacht und im Justizdienst zumeist mit Auszeichnung gedient haben — was will also die „Vossische Zeitung“ noch mehr? Und wie kann sie unter diesen Umständen ihre Behauptung aufrecht erhalten, dass diese Beamten einer sozialen Schicht entstammen, deren Lebensstellung ganz einseitig sei, dass ihre Vorbildung unzureichend und weltfremd sei? Wäre es bei dieser Sachlage nicht richtiger und loyaler, einfach zuzugeben, dass man von einer irrthümlichen Voraussetzung ausgegangen ist?

Das Versteckenspielen, welches der „Vossischen Zeitung“ jetzt beliebt, wird niemanden irreführen können; wir lehnen es auch ab, ihr auf diesem Wege weiter zu folgen, weil wir annehmen, dass solche unglückliche Verdrehungsversuche sich von selbst richten und in den Kreis einer sachlichen Presserörterung überhaupt nicht gehören.

2. Eine weitere sehr bedauerliche Verdrehung des Sachverhalts enthält der folgende Satz der Entgegnung:

„Wenn wir die Juristen gegenüber der Darstellung des Justizministers Schönstedt verwahrten, als seien sie im Vergleich mit den Verwaltungsbeamten minderwerthig, so liegt auf der Hand, dass unter den Juristen die im Richterdienst verbliebenen Assessoren im Gegensatz zu den in die Verwaltung übergetretenen verstanden werden.“

Eine Minderwerthigkeit der Berufsjuristen gegenüber den Verwaltungsjuristen hat für uns bei der ganzen Erörterung, um welche es sich hier handelt, niemals in Frage gestanden. Wir haben lediglich dagegen Stellung genommen, dass die juristischen Verwaltungsbeamten gegenüber den Juristen im engeren Sinne heruntergesetzt und als unfähige, unbrauchbare, ernster Arbeit entwöhnte Menschen hingestellt werden, die, wie die „Vossische Zeitung“ sagt, „weder der Leistungsfähigkeit des gebildeten Bürgerthums, noch den Bedürfnissen der Zeit entsprechen.“

Wäre es der „Vossischen Zeitung" — wie sie anscheinend jetzt glauben machen will — nur darum zu thun gewesen, für die Gleichbewerthung beider Juristenklassen einzutreten, so hätten wir hiermit aus vollster Ueberzeugung unser Einverständniss erklären können, wie wir übrigens auch davon überzeugt sind, dass die dem Justizminister zugeschriebene gegentheilige Aeusserung auch erst durch eine benigna interpretatio der „Vossischen Zeitung" zu demjenigen geworden ist, als was sie jetzt hingestellt wird.

Wenn die „Vossische Zeitung" weiter zur Beseitigung des krassen Widerspruchs, den wir ihr in ihren Ausführungen betreffs der minderwerthigen Vorbildung der Verwaltungsjuristen gegenüber den Berufsjuristen nachweisen konnten, jetzt betont, dass unter den Juristen (nämlich mit den guten Eigenschaften) nur „die im Richterdienste verbliebenen Assessoren, im Gegensatze zu den in die Verwaltung übergetretenen", zu verstehen seien, so wird sie vermuthlich auch mit dieser Konstruktion nur äusserst wenig Glück haben. Ganz abgesehen davon, dass es schon an sich widersinnig ist, die moralische und dienstliche Qualifikation der mit gleicher Vor- und Berufsbildung versehenen Beamten von der ganz heterogenen Thatsache abhängig zu machen, ob sie im Justizdienste verbleiben oder nicht, ist diese Verlegenheits-Argumentation auch insofern recht unglücklich gewählt, als die Eisenbahnverwaltungsjuristen thatsächlich wohl durchgängig eine richterliche Stellung bekleidet haben, bevor sie in den Eisenbahndienst übertraten.

Die „Vossische Zeitung" sollte hieraus selbst erkennen, dass mit ihrer Beweisführung schlechterdings nicht durchzukommen ist, und dass schliesslich doch noch die einzige Erklärung der von ihr behaupteten Thatsache in dem „Verdummungsprozess" gefunden werden kann, der sich im Moment des Uebertritts von der Justiz zu der Verwaltung vollzieht.

Aber — wir werden wieder „langathmig" und langweilen die „Vossische Zeitung" durch unsere „spassigen" Bemerkungen. Stände uns der Brustton der Ueberzeugung zu Gebote, der in dem ersten Aufsatze der „Vossischen Zeitung" so glückliche Verwendung gefunden hat, so würden wir vielleicht durch eine reichlichere Anwendung von Schlagwörtern und schönklingenden Redensarten eine Abkürzung unserer sachlichen Entgegnung ermöglicht haben. „Spassig" könnte uns nur der Versuch der „Vossischen Zeitung" berühren, aus der selbstgeschaffenen prekären Lage à tout prix einen Ausweg zu finden; wir sind aber sachlich und objektiv genug, dieser Anwandlung zu widerstehen und bedauern es im Gegentheil, dass wir durch unberechtigte Angriffe zu einer erneuten Zeitungspolemik gezwungen waren, die an sich ganz ausserhalb der Grenzen unseres Blattes liegt. Jedenfalls möge sich aber die „Vossische Zeitung" vorsehen, dass aus dem „Jena der Büreaukratie" nicht ein „Jena der Vossischen Zeitung" werde. —g.

Die Berliner elektrische Stadtbahn von Siemens & Halske.

1. Allgemeines.

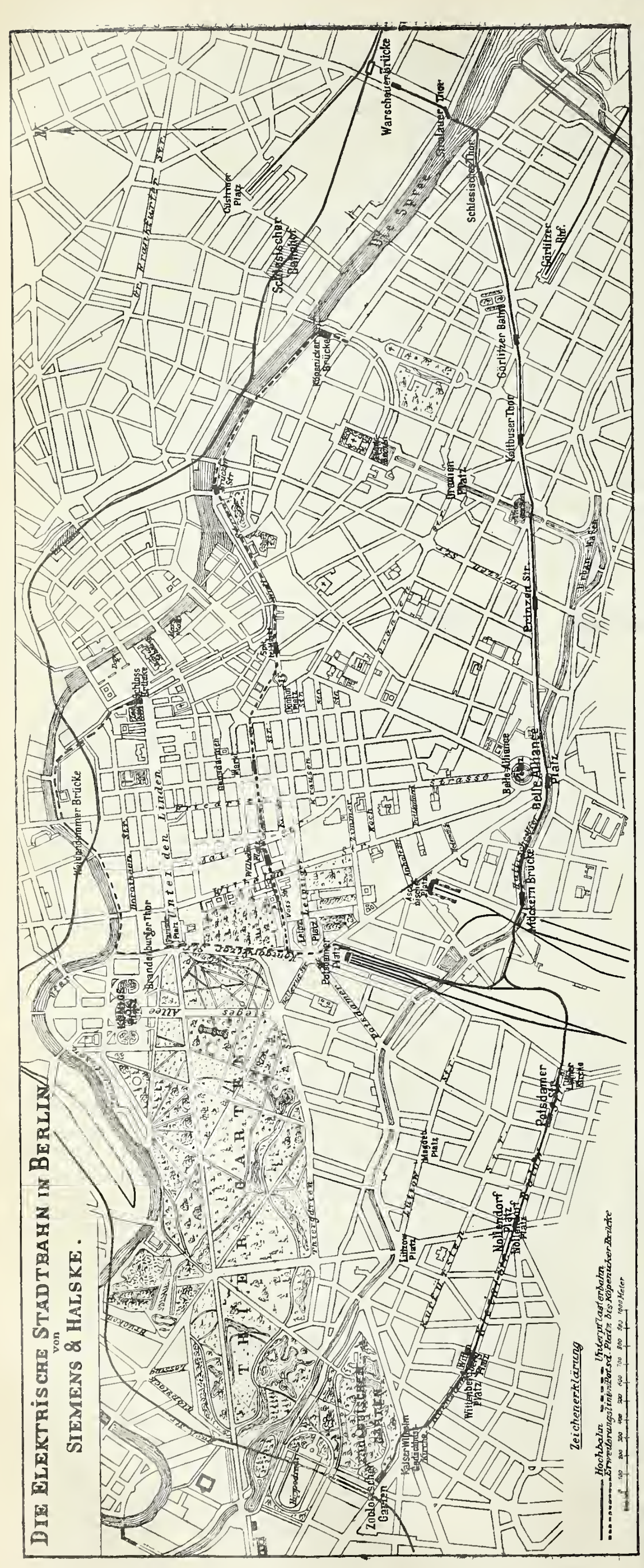
Eine unter diesem Titel erschienene Schrift des königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors Baltzer*) verbreitet sich eingehend über ein Unternehmen, das zwar von begrenzter Ausdehnung, doch einen gewichtigen Beitrag darstellt zu der immer mehr sich verschärfenden allgemeinen Frage, wie man im Massenverkehr grosser Städte für schnellere Ortsveränderungen nach den wichtigen Verkehrsrichtungen im Innern und in die Vorstädte und die Umgebungen hinaus sich geeignete Mittel verschaffen könne. Dass die Bevölkerung in den immer mächtiger anschwellenden Verkehrszentren auf schnellere Fahrgelegenheiten, als sie die Strassenbahnen bieten können, ohne doch ein wesentlich höheres Fahrgeld zahlen zu müssen, ein ebensolches Anrecht hat, wie auf die Gelegenheit, sich mit Lebensmitteln, Licht und Wasser für seinen täglichen Bedarf jederzeit für angemessenen Preis versorgen zu können, ist nicht mehr streitig, denn ein gewichtiger Punkt in der sozialen Frage ist die Wohnungsfrage und mit Langsamverkehrsmitteln, wie den Strassenbahnen, ist diese heutzutage in Städten von der Grösse Berlins nicht mehr zu lösen.

Der Anlage städtischer Schnellverkehrsmittel stellen sich indessen Schwierigkeiten entgegen, die bei anderen Verkehrsunternehmungen nicht in dem Maasse vorhanden sind. Da ist denn die Berechtigung des Wunsches, ja die Nothwendigkeit gewiss um so mehr anzuerkennen, dass die Privatunternehmung bei derartigen Aufgaben, die der Allgemeinheit Nutzen bringen, in allen Kreisen, bei Behörden wie bei Privaten, diejenige Unterstützung finde, die billigerweise nur immer gewährt werden kann. Auf die Nothwendigkeit, derartigen Unternehmungen ein reichliches Maass von Wohlwollen entgegen zu bringen, ist im In- und Auslande überall und stets von Förderern der Volkswohlfahrt hingewiesen werden.

Es ist erfreulich, aus der Baltzer'schen Schrift zu ersehen, dass in Berlin die Privatunternehmung thatsächlich von Anfang an bei den Staatsbehörden wohlwollendes Entgegenkommen gefunden hat. „Aber man begreift es kaum", so führt Blum in der „Deutschen Bauzeitung" vom 16. Oktober d. J. aus, „wie es möglich war, dass die Bemühungen der Firma Siemens & Halske so lange erfolglos blieben, obgleich die Staatsregierung schon im Jahre 1880 ausdrücklich erklärte, dass die Herstellung solcher Bahnen rein örtlicher Bedeutung für Rechnung des Staates nicht erfolgen werde." Dass sich die Angelegenheit über ein Jahrzehnt hinzog, braucht man indessen weniger zu bedauern, wenn man erwägt, welche Umwälzungen sich seit 1880, als die Firma Siemens & Halske die erste Anregung zum Bau elektrisch betriebener Hochbahnen in Berlin brachte, auf dem Gebiete der Elektrotechnik vollzogen haben. Heute ist das Versuchsstadium überwunden und so sehen wir denn auch an der Stelle der Erwägungen nunmehr die frische That. Allerhöchsten Orts wird der mit dem ferneren Wachsen und Gedeihen der Haupt- und Residenzstadt untrennbar verbundenen Frage des Schnellverkehrs das lebhafteste Interesse entgegengebracht. Die Staatsbehörden finden, dass sie mit der Wohnungsfrage einen Theil der sozialen Frage überhaupt der Lösung näher bringen und treten gleichfalls für die Sache ein. Nicht minder jetzt auch die städtischen Behörden. Und wo auch die Unternehmer der neuen Verkehrsanlagen bereitwilliges Entgegenkommen in den zur Erörterung stehenden Fragen bekunden, kann es nicht fehlen, dass auch der weite Kreis der Sonderinteressenten, die von den baulichen Aenderungen unmittelbar berührt werden, zur wohlwollenden Haltung mit fortgezogen wird. Da wirkt der Vorgang der Behörden um so wohlthätiger, als der grossen Menge, die sich gar zu leicht beunruhigen lässt, thatsächlich auch die Handhaben fehlen, um Für und Wider richtig abzuwägen.

Baltzer führt an, das bereits durch Allerhöchsten Erlass vom 7. Mai 1880, eine wohlwollende Förderung des Bestrebens, elektrische Eisenbahnen an dazu geeigneten Punkten anzulegen, der Firma Siemens & Halske ausdrücklich zugesichert wurde, wenn freilich auch deren Antrag, in der Friedrichstrasse eine zweireihige Pfeilerbahn mit elektrischem Betrieb anzulegen, nicht stattgegeben werden konnte. Für Strassen vom Charakter der Friedrichstrasse, die stellenweise der reine Engpass ist, konnte eine Hochbahn unmöglich am Platze sein. Die Firma aber konnte um so ermuthigter die Angelegenheit im Auge behalten, als der Staat ausdrücklich erkennen liess, dass er ihr in der Anlage von Verkehrsmitteln, die nur eine örtliche Bedeutung hätten, trotz des Vorganges der Stadtbahn das Feld nicht streitig mache. Die Angelegenheit ruhte bis in die neunziger Jahre; die Behörden hatten den Wunsch, dass namentlich in der

*) Die elektrische Stadtbahn in Berlin von Siemens & Halske. Von F. Baltzer, kgl. Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor im kgl. preuss. Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Mit 9 in den Text gedruckten Abbildungen und 7 Tafeln. Berlin, Verlag von Julius Springer. 1897.



Die Elektrische Stadtbahn in Berlin von Siemens & Halske.

elektrischen Betriebsweise erst noch weitere Erfahrungen gesammelt werden möchten und im Hinblick auf das ihm vorschwebende Ziel kennzeichnete daher auch Werner Siemens die elektrische Bahn in Lichterfelde als ein Versuchsobjekt, das nichts anderes als eine auf die Strassenfläche gesetzte Hochbahn darstelle.

Als durch mehr als ein Jahrzehnt reicher Erfahrungen die Firma nach vielen Richtungen ihr Rüstzeug vervollkommnet hatte, auch an der Stadtbahn inzwischen viele Erfahrungen gesammelt worden waren, gewann auch das Bild des Schnellverkehrsmittels eine reifere Gestaltung. Am 31. Januar 1891 trat die Firma Siemens & Halske mit dem grossartigen Entwurf in die Oeffentlichkeit, der in den Nummern 44 und 55 dieses Jahrgangs der Vereinszeitung auf seiner wirthschaftlichen Grundlage eingehender erörtert ist. Ueber die Einzelheiten, namentlich, was die vorwiegend technische Seite des Entwurfs betrifft, ist damals wenig berichtet, und so bieten die Baltzerschen verdienstvollen Darlegungen einen geeigneten Anhalt, um das Erforderliche hier nachzuholen. Es ist aus der früheren Veröffentlichung bekannt, dass eine Art südliche Stadtbahn gebaut wird, die sich thatsächlich auch an die bestehende in den Stationen Zoologischer Garten und Warschauer Strasse anlehnt und zwischen diesen einen flach gekrümmten, südlichen Bogen zieht, durch die Tauenzien-, Kleist- und Bülowstrasse über die Potsdamer und Anhalter Bahn hinweg am Halleschen Ufer entlang, dann am Halleschen Thor vorbei und durch die Gitschiner und Skalitzer Strasse und die kurze Oberbaumstrasse und gleichnamige Brücke nach der Warschauer Strasse, wo die Endstation Warschauer Brücke angelegt wird. Von dieser durchgehenden Linie sind Abzweigungen nach dem Potsdamer Bahnhof geführt. Unmittelbare Schienenverbindung mit der Stadtbahn wird an den Endpunkten zunächst nicht beabsichtigt, aber alles ist darauf eingerichtet; so erhält die neue Bahn auch die volle Spurweite von 1,435 m.

Im Zuge der neuen Bahn, deren Verlauf auf dem beigefügten Plan ersichtlich ist, befinden sich zwei Kirchen. Die Kirche und die Eisenbahn sind Gegensätze; jene mahnt zur ernsten Sammlung und zur andächtigen Selbstbetrachtung; das geflügelte Rad ist das Sinnbild der Eilfertigkeit, der auf die Betrachtung fremder Dinge gerichteten Geschäftigkeit und nervösen Unruhe. Wo solche Gegensätze nebeneinander bestehen sollen, bedarf es eines versöhnenden Ausgleichs der beiderseitigen Interessen. Der Linienzug der Hochbahn würde schlecht und recht mitten über die beiden Plätze führen, auf denen die Kaiser Wilhelm Gedächtnisskirche, das erhabenste Denkmal, das einem Fürsten gesetzt werden konnte, und die Lutherkirche, ein schlichteres Gotteshaus, stehen, den Auguste Viktoriaplatz und den Dennewitzplatz, übrigens zwei der verkehrsreichsten Plätze im Westen Berlins. Es musste daher Sorge getragen werden, dass weder das Aussehen der Kirchengebäude noch die Vornahme gottesdienstlicher Handlungen eine wesentliche Beeinträchtigung durch die Hochbahn erleiden. Die in beiden Fällen erzielten Uebereinkommen legen Zeugniss ab von dem bereitwilligen Entgegenkommen der Vertreter der Verkehrsinteressen, aber auch von der Einsicht der Kirchenvertretungen, dass dem Grossstadtverkehr sein Recht zukommt. Am Auguste Viktoriaplatz schwenkt die Hochbahn in nordwestlicher Richtung im weiten Bogen um das Gotteshaus; sie bleibt auf dem Gebiet des Zoologischen Gartens, bis sie hinter dem Eckhaus Kurfürstendamm und Tauenzienstrasse von der Kirche weit genug entfernt ist, um durch dieses Eckhaus, dem Gesichtskreis der Kirche ganz entrückt, den Weg wie durch einen Tunnel hindurch zur Tauenzienstrasse zu nehmen. Das Eckhaus selbst wird in romanischen Formen, anklingend an die der Kirche, umgebaut und auch der ganze Hochbahnviadukt wird hier in den würdigeren Formen behauener Steine ausgeführt. So hat die Schwierigkeit an dieser Stelle eine alle Theile aufs beste zufriedenstellende Lösung gefunden. Bei der Lutherkirche konnte man sich mit billigeren Anforderungen begnügen. Die Hochbahn schwenkt hier an der westlichen Flucht der Blumenthalstrasse ab auf den

nördlichen Bürgersteig der Bülowstrasse, um dann den Weg auf das Gelände des Potsdamer Bahnhofs fortzusetzen. Eine weitere Forderung war die, dass beim Bau der Bahn auf möglichste Milderung des Betriebsgeräusches Rücksicht genommen werde. In dieser Richtung ist es nach Maassgabe des Kleinbahngesetzes, dessen Bestimmungen auf das neue Unternehmen Anwendung finden, Sache der zuständigen Eisenbahnbehörde, nach ministerieller Anweisung die erforderlichen Anordnungen zu treffen.

Wo ferner mit einer solchen Anzahl behördlicher Organe verhandelt werden muss, wie in Berlin, mit den Ministerien, der Eisenbahndirektion, dem Polizeipräsidium, verschiedenen anderen fiskalischen Dienststellen, drei Ortsbehörden, Berlin, Schöneberg und Charlottenburg, zwei Kirchenbehörden usw., können die Vorarbeiten für ein Unternehmen nicht allzu schnell zu Ende geführt werden. Auf dem westlichen Abschnitt aber zogen sich die Verhandlungen länger hin, als man gehofft hatte. Dennoch wurde erreicht, dass im Frühjahr 1896 alle Hindernisse, die der Bauausführung entgegen standen, hinweggeräumt waren und am 10. September 1896 der erste Spatenstich erfolgen konnte.

Die Genehmigungen und Verträge schrieben für das Unternehmen, das auf 90 Jahre konzessionirt wurde, eine Menge von Bedingungen vor, aus denen folgendes vorwiegend Technische hervorzuheben ist.

Wo Strassen unter der Bahn hergehen, soll hierfür eine lichte Höhe von mindestens 4,55 m innegehalten werden und es soll daselbst die Bahn mit einer wasserdichten Abdeckung und Abfallrohren versehen sein, die in die städtische Kanalisation münden. Durch geeignete Bauart des Viadukts und der Wagen soll das Betriebsgeräusch möglichst gedämpft werden — eine Forderung, die sich mit der der Kirchenbehörde deckt. Durch geeignete Maassnahmen soll das Auftreten vagabundirender Erdströme verhindert werden. Die Wagen sollen heizbar, die Wagenwände von feststehenden Gegenständen, Stützen, Geländern nicht unter 0,35 m entfernt sein, anderenfalls sollen feststehende Fenster angebracht oder diese mit einem starken Drahtnetz versehen sein. Die Sitzbreite soll 49 cm betragen. Für die Entwürfe der baulichen Anlage müssen die im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung geltenden Vorschriften Anwendung finden und es müssen die eisernen Brückenüberbauten nach deren Vorschriften von Zeit zu Zeit geprüft werden. Die Fahrgeschwindigkeit darf an keiner Stelle der Bahn grösser sein als 50 km. Während der ersten 3 Betriebsjahre darf die Unternehmerin den Fahrplan selbst feststellen; von da ab hat die Aufsichtsbehörde einen Einfluss auf die Feststellung. Bezüglich der Fahrpreise ist der Unternehmerin 7 Jahre lang freie Hand gelassen. Auch darüber, dass die Verwaltung und die Geschäftsführung des Unternehmens in solider Weise gehandhabt werden, darf sich die Behörde jederzeit durch Einsichtnahme der Bücher und der Rechnungsabschlüsse versichern.

Der Bahn musste die Berechtigung verliehen werden, das Strassenland, Plätze und Wege und sonstige städtische Ländereien für die Bahnanlage benutzen zu dürfen. Sie erhielt diese nicht unentgeltlich; vom vierten Jahr nach Ertheilung der staatlichen Genehmigung hat sie alljährlich an die Stadt einen Bruchtheil der Roheinnahme abzuführen, anfangend mit 2% bei einer Roheinnahme von 6 Millionen Mark und für jede folgende Million $^1/_4$% mehr, mindestens aber 20 000 *M.* jährlich. Aber die Bahn hat ausser der Verpflichtung, alle Aenderungen an den Strassen und den darin liegenden Leitungsanlagen auf eigene Kosten ausführen zu lassen, auch noch eine gewisse Unterhaltungspflicht, die von Fall zu Fall festgestellt wird. Auch für die Benutzung der städtischen Kanalisation ist insoweit eine Entschädigung zu leisten, als die Bahnhöfe oder irgend welche Nutzräume in dieselbe entwässert werden.

Die Zugfolge der Hochbahn muss eng sein; Stadtbahnen mit weiter Zugfolge sind nicht denkbar. So hat die Stadtgemeinde denn auch die Forderung aufgestellt, dass die Zwischenräume der Züge von $5^1/_2$ Uhr früh bis $12^1/_2$ Uhr Nachts in den Sommermonaten, bis 12 Uhr in den Wintermonaten höchstens 5 Minuten betragen sollen, wobei in den beiden ersten und den beiden letzten Stunden ein Zug um den andern ausfallen darf. Die Forderung ist bescheiden; der Zeitpunkt dichterer Zugfolge dürfte nicht allzu lange auf sich warten lassen.

In einer Reihe weiterer Bestimmungen findet der Gesichtspunkt, dass es sich bei der Hochbahn im Grunde um eine für das städtische Allgemeinwohl bestimmte Anlage handelt, seinen Ausdruck. Nicht allein ist der Firma Siemens & Halske das Enteignungsrecht verliehen worden, sie musste auch die Bedingung anerkennen, der Stadt Berlin vom Ablauf des 30. Jahres ab die Bahn mit allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör abzutreten, wenn sie es wünscht. Die Stadt kann den Erwerbstermin von da ab auch je um 10 Jahre hinausschieben. Der Uebernahmepreis, den die Stadt zu zahlen hat, beläuft sich auf das 25fache des Einkommens der letzten 5 vollen Geschäftsjahre vor dem Tage der Uebernahme. Als Einkommen gelten die den Antheilhabern zugeflossenen Ueberschüsse zuzüglich der zur Tilgung der Schulden oder des Grundkapitals, zur Verbesserung oder Erweiterung des Geschäfts sowie zur Bildung von Erneuerungs- und Rücklagefonds verwendeten Beträge. Nach Aufhören der Genehmigungsdauer aber geht die Anlage ohne Entgelt in das Eigenthum der Stadtgemeinde über.

Auch das spricht für die allgemeinere Bedeutung der Bahn, dass sie sich gegebenenfalls den Anschluss fremder Bahnen und den Uebergang fremder Betriebsmittel gefallen lassen muss.

(Schluss folgt.)

Zusammenstoss zweier hintereinander fahrender Züge.

Bei Stockport auf den vom Cheshire Lines Commitee betriebenen Linien befindet sich die Brinnington-Abzweigung. Etwa 2 km östlich davon gegen Derby liegt die Bredbury-Abzweigung, zwischen beiden befinden sich in der Nähe von Brinnington zwei kurze Tunnels. Das Abschluss- (home-) Signal der Brinnington-Abzweigung hat zwei Vor- (distant-) Signale, wovon das erste vor dem nächsten Tunnel steht und 205 m vom Abschlusssignale entfernt ist; das zweite Vorsignal befindet sich jenseits des zweiten Tunnels, 1 000 m vom Abschlusssignale entfernt. Die Vorsignale sind vom herankommenden Zuge auf entsprechende Entfernung sichtbar, dagegen ist das durch einen Bogen und andere Hindernisse verdeckte Abschlusssignal vom Heizer erst auf 100 m zu erkennen.

Am Abend des 6. Februar d. J. wurde nach dem „Engineering“ ein von Hull nach Liverpool bestimmter Schnellzug von Bredbury nach Brinnington abgefertigt und dort vor dem Abschlusssignal angehalten. Ein zweiter von Derby nach Manchester bestimmter Folgezug wurde vom Signalmann in Bredbury, der sein Signal frei gab, ebenfalls abgelassen, ohne dass derselbe vorher das Signal „Linie frei?“ gegeben und die Antwort „Frei“ abgewartet hätte. Seinen Fehler einsehend, telephonirte er sofort nach Brinnington. Der zweite Zug war mittlerweile infolge des auf „Gefahr“ stehenden Vorsignales mit vorschriftsmässig verminderter Geschwindigkeit weitergefahren; doch stellte Brinnington auf die erhaltene telephonische Mittheilung das Abschlusssignal auf „Frei“, um den ersten Zug einzulassen; dies bemerkte aber auch der Führer des zweiten Zuges, dem der erste Zug nicht sichtbar war, fuhr vorwärts und in den schon in Bewegung befindlichen ersten Zug hinein; der Schlusswagen mit Theaterdekorationen wurde zerschmettert, der nächste, mit zwei Frauen besetzt, zusammengeschoben und unter den drittletzten Wagen getrieben, der hierdurch auch wesentlich beschädigt wurde. Eine der Frauen wurde getödtet,

die andere schwer verletzt; ferner erlitten der Führer, ein Schaffner und mehrere Fahrgäste Verletzungen.

Der behördliche Kommissär Major Marindin glaubt, dass der Signalmann in Bredbury durch schriftliche Arbeiten überlastet gewesen, daher entweder eine Vereinfachung der Aufschreibungen oder eine Hilfskraft nöthig sei. Ferner empfiehlt er die Einführung der Blockapparate mit mechanischer Verriegelung (lock and blocksystem), die auf Bahnen um London angewendet sind; ein Blocksemaphor bleibt dabei so lange auf Gefahr verriegelt, wie der Zug die nächste Blockstrecke noch nicht passirt hat. Schliesslich bezeichnet er die Vergrösserung der unzureichenden Stationsanlage in Stockport in dem Sinne als nothwendig, dass Verspätungen, wie sie der erse Zug erlitt, nicht mehr vorkommen können. W.

Anmerkung der Redaktion: Die vorstehende Mittheilung zeigt, dass auch bei den — von der deutschen Presse stets in den Himmel gehobenen — englischen Eisenbahnverhältnissen Betriebsunfälle und zwar Betriebsunfälle sehr bedenklicher Natur vorkommen. Der vorliegende Fall ist ohne Zweifel auf die Verbesserungsbedürftigkeit der englischen Blockeinrichtungen und deren mangelnde Uebereinstimmung zurückzuführen.

Die dänische Küstenbahn.

Gleichzeitig mit den im August in Kraft getretenen neuen Tarifen für die Personen- und Güterbeförderung auf den dänischen Staatsbahnen wurde die Küstenbahn eröffnet, die den Weg zwischen Kopenhagen und Helsingör bedeutend abkürzt und von grosser Bedeutung für den ausländischen Verkehr ist. Sie kann deshalb auch nicht mit Unrecht als eine dänische Kontinentallinie bezeichnet werden. Mit dem schnellsten Zug legt man die Strecke von Christiania nach Kopenhagen jetzt in etwas über 18 Stunden zurück, und zwar ohne Unterbrechung in ein und demselben Wagen. Von Christiania nach Berlin braucht man auf dieser Strecke etwa 30 Stunden, und wahrscheinlich ist der Zeitpunkt nicht mehr allzu fern, wo man auch bei dieser Reise nicht den Wagen zu wechseln braucht, denn in Dänemark beschäftigt man sich — wie bereits gemeldet — schon längst mit der Idee der Errichtung einer Dampffährenverbindung zwischen Gjedser und Warnemünde, und erst in diesen Tagen wieder hat der Minister des Innern im dänischen Reichstag gelegentlich der Budgetberathung bemerkt, dass man endlich an die Errichtung einer solchen Dampffährenverbindung denken müsse.

Die Küstenbahn kürzt den Bahnweg zwischen Kopenhagen und Helsingör von 8 dänischen Meilen auf 4,4 Meilen ab, und dementsprechend wird die Fahrzeit von zwei Stunden auf der alten Strecke auf 48 Minuten im Schnellzug auf der neuen Bahn abgekürzt. Die alte Bahn geht landeinwärts bis Hilleröd, wo das berühmte, jetzt als Nationalmuseum dienende Schloss Frederiksborg liegt, dann schlägt sie den Weg nach Helsingör ein, dabei das gleichfalls berühmt gewordene Schloss Fredensborg berührend. Sie wurde anfangs der 60er Jahre gebaut, und neben der Absicht, die Schlösser Frederiksborg und Fredensborg in Bahnverbindung zu bringen, war man damals bestrebt, die Bahn so viele Orte wie möglich berühren zu lassen. Ueber die Bedeutung, die ein durchgehender Verkehr haben müsse, war man sich zu jener Zeit offenbar nicht klar. So kommt es, dass die alte Bahn zwischen Kopenhagen und Helsingör einen rechten Winkel beschreibt. Wie erheblich der Umweg ist, ergibt sich daraus, dass die alte Nordbahn ungefähr noch einmal so lang wie die Küstenbahn ist. Neben der Rücksicht auf den direkten Verkehr von Schweden und Norwegen machten auch die starken Steigungen der alten Bahn, die keine wesentliche Fahrgeschwindigkeit zuliessen, eine Abhilfe erforderlich, und endlich kam hinzu, dass die Küstenbahn eine Vergnügungsbahn für alle die schönen Punkte am Sunde sein sollte. Mit dem bekannten, nahe gelegenen Klampenborg bestand schon seit den 60er Jahren Bahnverbindung, doch sind im Laufe der Zeit an der Küste nördlich von Klampenborg eine ganze Reihe weiterer Villenquartiere und Badeörter, wie Skodsborg, Vedbäk, Rungsted usw. entstanden. Den Verkehr mit dieser vermittelten zwar die Sunddampfer, eine wirklich schnelle Verbindung konnte aber nur mit der Küstenbahn geschaffen werden.

Beschlossen wurde der Bau der Bahn 1894, ein Jahr, das für die Geschichte des dänischen Eisenbahnwesens insofern recht bemerkenswerth war, als der Reichstag ausser verschiedenen staatlichen Bahnbauten oder Bahnhofsanlagen Zuschüsse für eine Reihe von Bahnen beschloss, die von den betreffenden Kommunen gebaut wurden. Die Küstenbahn ist vom Staat gebaut, die nur 4,4 Meilen lange Bahn kostet ungefähr 3,5 Millionen Kronen. Dafür bildet sie aber auch eine musterhafte Anlage; der Bahnkörper ist sehr solide gebaut, und man hat sehr schwere und lange Schienen genommen, um ein ruhiges Fahren zu erzielen.

In landschaftlicher Beziehung gestaltet sich eine Fahrt auf der Küstenbahn zu einer äusserst reizvollen, wenn auch mancher, der die Bahn nach der Eröffnung benutzt hat, insofern etwas enttäuscht worden sein dürfte, als die Bahn nicht, wie man nach den vielen vor der Eröffnung in den dänischen Blättern gebrachten Notizen und Artikeln glauben konnte, so dicht am Sunde entlang geht, dass man überall freie Aussicht auf diesen prächtigen Meeresarm hat. Nur ab und zu bekommt der Passagier einen Schimmer des blauen Wassers zu sehen; doch auch trotzdem bietet die Bahnstrecke eine Menge landschaftlich schöner Bilder.

Schon der Ausgangspunkt der Küstenbahn, der neue Oesterbrobahnhof, macht einen sehr vortheilhaften Eindruck, obgleich es nicht glücklich ist, dass er in einiger Entfernung von der Stadt liegt. In seinem freundlichen, gefälligen Aeussern deutet das Bahnhofsgebäude bereits an, dass die Bahn dem Touristenverkehr dienen soll. Bis Klampenborg geht, wie erwähnt, die alte Bahnstrecke, dann beginnt die neue Bahn. Von hier aus geht es durch den prächtigen Wald, der im Sommer eine Menge Ausflügler nach Klampenborg lockt. So mancher Protest wurde laut, als die schönen Buchen des Thiergartens dem Schienenstrange weichen mussten, wo es aber das Verkehrsinteresse erfordert, müssen sentimentale Rücksichten schweigen — die Welt steht eben im Zeichen des Verkehrs, und zudem hat die Küstenbahn auch erst manche schöne Partien erschlossen.

Der Klampenborger Bahnhof selbst hat wesentliche Veränderungen erfahren. Das alte Bahnhofsgebäude ist beibehalten worden, doch hat man für die Küstenbahn und ihre Passagiere ein neues Gebäude aufgeführt. Die Züge der neuen Bahn werden hier von dem Kopenhagener Geleise auf ein neues Geleis geführt, das mit dem alten Klampenborggeleis in Verbindung steht. Von hier aus geht die Küstenbahn dann durch einen Viadukt weiter nordwärts. Das Bahnterrain hat bei Klampenborg eine beträchtliche Breite, da vier neue Geleise gelegt worden sind. In dem neuen Bahnhofsgebäude befinden sich der Fahrkartenverkauf und die Abfertigung des Reiseguts für die nordwärts gehenden Züge. In der Nähe steht ein Kiosk für den Verkauf von Fahrkarten für sämmtliche Stationen der dänischen Staatsbahn, sowie für einzelne grössere ausländische Plätze.

Auf dem Mittelperron befindet sich eine grosse eiserne Halle, von der aus der ganze Verkehr kontrolirt und geregelt wird. Von hier aus begibt sich das reisende Publikum in einen Tunnel, der sich unter dem ganzen Terrain hindurch vom alten zum neuen Bahnhofsgebäude hinzieht. Der Tunnel ist aus Steinen und Cement gebaut, weit und geräumig und wird durch zahlreiche Auergasbrenner erleuchtet.

Eine der schönsten, vielleicht die schönste aller Stationen der Küstenbahn ist die Station Skodsborg, bei dem durch seine schöne Lage ausgezeichneten und viel von Deutschen besuchten Badeort Skodsborg. Die Mitte des schönen, reich ausgestatteten Stationsgebäudes bildet ein Vestibül, dessen Boden aus Mosaik besteht. Die Balkendecke zeigt Schnitzereien in den schönsten altnordischen Mustern. Licht erhält der Raum von der Decke her durch doppelte, halbmatte Glasscheiben. An der Decke hängt ein grosser Kronleuchter in Schmiedeeisen, reich in Gold verziert. Das hinter Skodsborg liegende Vedbäk, Villenkolonie und Badeort und gleichfalls von Deutschen besucht, hat ebenso wie Skodsborg ein in kräftigen Farben gehaltenes Stationsgebäude. Auch hier findet man Mosaikboden, das angenehme gedämpfte Oberlicht und die zierlichen Bänke an den Wänden. Vom grossen Vestibül aus, längs dessen zwei Seiten lange Holzgalerien laufen, kommt man auf der einen Seite in den Warteraum I. Klasse, dessen Wände in Weiss gehalten sind. Die sehr geschmackvollen Möbel zeigen Schnitzereien in altem Stil. Den Eingang zum Vestibül tragen grosse Granitsäulen. Vom Vestibül kommt man direkt in den langen Tunnel, der sich unter der ganzen Stationsanlage hinzieht und von dem Steintreppen zum Bahnsteig führen.

In ähnlicher, mehr oder minder luxuriöser aber stets in gefälliger und freundlicher Weise sind auch die übrigen Stationen

ausgestattet, so dass man die Küstenbahn als ein Schmuckstück von Bahnanlage bezeichnen kann.

Dass die Bahn in einiger Entfernung von der Küste geht, lag an den Terrainverhältnissen. Man hatte bei der Anlage so viele Schwierigkeiten zu überwinden, dass man da, wo es irgend möglich war, den Schwierigkeiten aus dem Wege ging. So suchte man auf der ganzen Strecke Uebergänge im Niveau möglich zu vermeiden, was bedeutende Arbeit und grosse Kosten verursachte. Die grösste Arbeit hat die sogenannte Strandmühlenbrücke (Strandmöllebro) gemacht. Sie führt über den Möllebach, der durch den Thiergarten und in den Sund geht und einst ein Wasserlauf von grösster Bedeutung war; früher lagen fast alle grössten Fabriken Seelands an diesem Wasserlauf, der die Triebkraft für industrielle Zwecke lieferte. Man hätte hier einen Damm über den Bach herstellen können, doch zog man es aus Schönheitsrücksichten vor, eine Brücke von 20 Fuss Höhe und 900 Fuss Länge zu bauen.

An durchgehenden Zügen verkehren auf der Küstenbahn täglich zwei in jeder Richtung, von denen der eine Morgens, der andere Abends aus Christiania abgeht. Letzterer ist ein Expresszug, der in 18 Stunden 19 Minuten 5 Sekunden Kopenhagen erreicht und gute Verbindung mit dem Abendschnellzug nach Korsör (Kiel-Hamburg) und Gjedser (Berlin) hat.

Dass die wichtige Verbindung zwischen Deutschland und Dänemark über Warnemünde-Gjedser noch einer erheblichen Abkürzung fähig ist, zeigt ein Blick auf das dänische Eisenbahnnetz. Aehnlich wie die alte Bahnstrecke zwischen Kopenhagen und Helsingör macht auch die von Kopenhagen zum Süden führende Bahn erst den Umweg bis Roskilde, um dann erst, einen rechten Winkel bildend, an die Küste bis Kjöge zu gehen. Eine ausserordentliche Abkürzung würde auch hier durch eine Küstenbahn, Kopenhagen-Kjöge, geschaffen, und die Idee ist auch dieser Tage im Folkething berührt worden. Dass aber baldigst an die Herstellung dieser Bahnstrecke und sonstige bereits in Aussicht genommene Verbesserungen der hier in Rede stehenden deutsch-dänischen Linie, wie die Einsetzung einer Dampffähre auf der Strecke Gjedser-Warnemünde, gegangen werde, ist ein Ziel, welches im Interesse des Verkehrs aufs Innigste zu wünschen ist. F. M.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende 51,439 km lange, vollspurige Strecke Csik-Szereda-Csik-Gyimes-Landesgrenze, welche am 18. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Stettin. Am 15. d. Mts. wird der zwischen den Stationen Göritz und Cüstrin Vorstadt, der Strecke Cüstrin-Reppen gelegene Haltepunkt Kietzerbusch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg. Der an der Bahnstrecke Magdeburg-Halberstadt zwischen den Stationen Oschersleben und Crottorf neu errichtete Haltepunkt Hordorf wird am 15. d. Mts. für den Personenverkehr und für die regelmässige Abfertigung von Milch im Versande eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: zwischen Oschersleben und Hordorf 4,58 km, zwischen Hordorf und Crottorf 2,82 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln. Am 5. d. Mts. ist die seither nur für die Abfertigung von Ladungen auf offenen Wagen (mit oder ohne Decke), sowie in Kalkwagen und ausserdem von Sprengstoffen eingerichtete Güterstation Köln-Bonnthor für den unbeschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Stückgütern sowie von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen bleibt auch ferner im Verkehr mit Köln-Bonnthor ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn. Die Bezeichnung der an der Linie Sopron-Ebenfurt gelegenen Station Kismarton-Szárazvám ist am 1. d. Mts. in Szárazvám abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4274 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 52 der am 15./16. Oktober d. J. in Köln abgehaltenen Sitzung des Ausschusses (abgesandt am 2. d. Mts.). (Die nächste Sitzung soll am 23. Juni 1898 in Baden-Baden stattfinden.)

Nr. 4292 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn, die Schweizerische Centralbahn und die Dänische Staatsbahn, betreffend Aufnahme der Strecken der Sihlthalbahn in den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Das Eisenbahnunglück bei Ensehede, das bekanntlich durch eine von einem Wagen herabgefallene Kuppelstange veranlasst worden ist, hat dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu folgendem, die vorschriftsmässige **Befestigung nicht benutzter Kuppelstangen** betreffenden Erlass an die Eisenbahndirektionen Veranlassung gegeben:

„Mehrfach ist beobachtet worden, dass Kuppelstangen, die nicht zur Verkuppelung von Langholzwagen benutzt wurden, an den Untergestellen dieser Wagen nicht vorschriftsmässig befestigt waren, indem die Bolzen, die zur Befestigung der Kuppelstangenhalter dienen, nur lose eingesteckt, die zum Festhaken der Bolzen bestimmten Sperrhaken oder Splinte dagegen entweder fehlten oder nicht richtig angebracht waren. Bei einer mangelhaften Befestigung liegt die Gefahr vor, dass die Kuppelstangen während der Fahrt entweder ganz oder mit einem Ende herabfallen und im herabhängenden Zustande Beschädigungen der Geleise hervorrufen. Sämmtliche betheiligten Dienststellen sind daher darauf hinzuweisen, dass der Befestigung dieser Kuppelstangen die grösste Sorgfalt zugewendet werden müsse, damit Unfälle durch herabfallende Kuppelstangen vermieden werden. Langholzwagen mit unbrauchbaren Befestigungsvorrichtungen der Kuppelstangen sind der nächsten Werkstätte zur Ausbesserung zuzuführen. Werden zur Kuppelung der Wagen Kuppelstangen verwendet, so ist das Augenmerk nicht nur auf ihre ordnungsmässige Verbindung mit dem Zughaken zu richten, sondern es ist auch darauf zu halten, dass die in die Zughaken eingehängten Stangen mit der Ladung durch Stricke unter Benutzung der zu diesem Zwecke an ihnen vorhandenen Ringe verbunden werden, um das Herabfallen beim Bruch einer Stange zu verhüten."

— **Beschaffung von Personen- und Gepäckwagen.** Von der preussischen Staatsbahnverwaltung sind 761 Personen- und 65 Gepäckwagen in Bestellung gegeben worden, die zum Theil als Ersatz und Vermehrung für die vorhandenen Strecken, zum Theil für die im Etatsjahr 1898/99 zur Eröffnung kommenden Neubaustrecken bestimmt sind.

— Am 30. v. Mts. fand die feierliche **Eröffnung der Bahnstrecke Barntrup-Hameln** statt. Sie bildet das Schlussstück der Bahn Lage-Hameln, während Lage-Barntrup schon seit etwa einem Jahre in Betrieb stand. Der Bau von Barntrup nach Hameln bot infolge der Nothwendigkeit einer grossen Weserbrücke erhebliche Schwierigkeiten. An der Eröffnungsfeier betheiligten sich in Verhinderung des Grafregenten Ernst zur Lippe J. Erl. die Gräfin, Erbgraf Leopold, Graf Bernhard und die Gräfin Mathilde. Die hohen Herrschaften wurden in Barntrup von dem Regierungsrath Kirchhof, dem ersten Beamten des Verwaltungsrathes Brake, mit einer Anrede begrüsst und von der Menge begeistert empfangen. Auf der ersten preussischen Station Griessem, wo sie ausstiegen, um mit Viergespann die Rückfahrt nach Detmold anzutreten, hielt der Landrath von Valentini eine Willkommrede, die der Erbgraf Leopold huldvoll beantwortete. Beide Reden gipfelten in dem Wunsch, dass die neue Bahn ein festes Band um den Kreis Hameln und das Fürstenthum Lippe schlingen möge. Von obersten Beamten waren bei der Eröffnungsfahrt zugegen: Oberpräsident von Bennigsen, Regierungspräsident von Brandenstein, Eisenbahndirektions-Präsident von Reitzenstein, die Regierungs- und Bauräthe Lorentz und Alken, aus dem Fürstenthum Lippe Staatsminister von Misitscheck und sämmtliche Regierungsräthe. An allen Haltestellen der Strecke fand feierlicher Empfang und Begrüssungen statt. In Hameln ward vom Kreise ein Festmahl veranstaltet, an dem sich hundert eingeladene Gäste betheiligten. Oberpräsident Dr. von Bennigsen toastete auf Se. Majestät den Kaiser und Se. Erlaucht den Grafregenten zur Lippe.

— Der Landrath des Kreises Nieder-Barnim hat — wie das „Berl. Tagebl." mittheilt — an den Magistrat das Ersuchen gerichtet, der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft

Vering & Wächter, die beabsichtigt, eine **elektrische Strassenbahn von Berlin** (Alexanderplatz) **über Rummelsburg nach Friedrichshagen** zu erbauen, wenn irgend angängig, recht bald wenigstens die grundsätzliche Zustimmung zur Benutzung der Strassen im Weichbilde Berlins zu ertheilen. Die Entwickelung der zwischen Rummelsburg und Friedrichshagen belegenen Orte (Kolonien), in welchen sich bedeutende industrielle Unternehmungen Berliner Firmen befinden, hänge wesentlich von der Herstellung der projektirten Strassenbahn ab, da dieselben zur Zeit noch einer direkten Bahnverbindung mit der Reichshauptstadt entbehrten.

— Für einen Theil der bayerischen Staatsbahnen ist — wie die Münchener „Allgem. Zeitung" meldet — eine **Verstärkung des Oberbaues** in Aussicht genommen. Auf den vom Finanzausschuss des bayerischen Landtags bereits genehmigten Doppelbahnen Nürnberg-Schnabelwaid, Röthenbach-Oberreitnau und Pasing-Bruck, sowie auf den im Laufe der nächsten Jahre zur Herstellung in Aussicht genommenen Doppelbahnen Günzach-Kempten bezw. Buchloe-Röthenbach, Augsburg-Buchloe, Starnberg - Tutzing, Grosshesselohe - Holzkirchen und Bamberg-Würzburg soll nämlich wegen des vermehrten Raddrucks die Schwellenzahl erhöht werden. Die gleiche Erhöhung ist im Laufe der Zeit auf allen schon bestehenden Doppelbahnstrecken, die Züge mit grosser Fahrgeschwindigkeit und schweren Maschinen haben, auf denen aber eine geringere Zahl von Schwellen liegt, beabsichtigt, weil künftig nicht nur Maschinen, sondern auch Wagen mit einem um eine Tonne erhöhten Raddruck solche Strecken werden befahren müssen. Der Gedanke, die Zahl der Schwellen zu vermehren, geht speziell vom Generaldirektor der bayerischen Staatseisenbahnen, von Ebermayer, aus, welcher vor 4 Jahren die nordamerikanischen Bahnen im Dienst bereiste und über die gemachten Beobachtungen ein Werk herausgab, in dem speziell auch der Unter- und Oberbau der nordamerikanischen Bahnen eingehende Beurtheilung erfuhr. Das Gutachten des Herrn von Ebermayer geht dahin, dass die Amerikaner den Oberbau ihrer Bahnen insbesondere gegen die bei grösseren Geschwindigkeiten in hohem Maasse auftretenden seitlichen Angriffe besonders widerstandsfähig zu gestalten suchen. Dies drückt sich dortselbst im Schienenprofil durch Verwendung breiterer Schienenfüsse und von unmittelbar untergreifenden und den Schienenkopf unterstützenden Spurhaltern (railbraces), dann aber auch durch die engere Schwellenlage aus. Die Schwellenentfernung geht auf amerikanischen Bahnen fast nie über 0,7 m hinaus, meist aber bis auf 0,6 m und selbst 0,5 m herunter, wodurch natürlich auch die seitliche Steifigkeit des Gestänges bedeutend gewinnt. Allerdings werden durch die Vermehrung der Schwellen, wie sie Herr von Ebermayer für die künftigen und zum Theil auch für die bestehenden Doppelbahnen speziell wünscht, die Kosten des Oberbaues viel höher; die Sicherheit des Betriebes wird aber jedenfalls ebenfalls gesteigert, weshalb auch der Finanzausschuss zunächst gestellte Postulate ohne Bedenken bewilligt hat.

— Kürzlich hat eine auf dem Personen-Hauptbahnhofe Dresden-Altstadt stationirte Fahrdienstsektion die Verrichtung einer ihr zugetheilten, nicht planmässigen **Dienstleistung verweigert**. Die Presse hat sich mit diesem Vorfall lebhaft beschäftigt, jedoch nicht allenthalben zutreffende Nachrichten gebracht. Wie wir von unterrichteter Seite erfahren, ist der Sachverhalt folgender: Am Abend des 7. Oktober hatte der Personen-Hauptbahnhof Dresden-Altstadt Personal für einen Güterzug zu stellen, der Bodenbach kurz nach Mitternacht verlässt und nach 6 Uhr Früh in Dresden eintrifft. Dieser Zug verkehrt nur im Bedarfsfalle, er kann daher in den regelmässigen Dienstplan nicht aufgenommen werden. Die Fahrdienstsektion, welche zu jenem Güterzuge kommandirt wurde, hat erklärt, sie sei wegen Uebermüdung nicht imstande, diesem Befehl nachzukommen. Die Sektion hatte am 30. September ihren letzten Ruhetag, in der Zeit vom 1. bis zum 5. Oktober aber leichten Dienst und fast stets ungestörte Nachtruhe. Sie war während dieser Tage im ganzen nur wenig über 45 Stunden unterwegs und von dieser Zeit entfielen ziemlich 20 Stunden auf Ruhepausen. Dabei ist allerdings wieder zu berücksichtigen, dass das Fahrpersonal eine Stunde vor Beginn der Fahrt zur Stelle sein muss. Am 6. Oktober hatte die Kolonne zwar Güterzüge zwischen Dresden und Chemnitz mit einer fahrplanmässigen Fahrzeit von ungefähr 7 Stunden zu begleiten. Dazwischen lag jedoch eine Ruhezeit von nahezu 6 Stunden. Die Rückkehr erfolgte gegen Mitternacht. Am folgenden Tage, den 7. Oktober, trat die Sektion erst Mittags zu einer Dienstleistung von 7½ Stunden, die Ruhepausen von zusammen etwa 2 Stunden eingerechnet, wieder an. Nach dem Dienstplan war sie alsdann bis zum 9. Oktober, ½10 Uhr Vormittags, frei. Hätte sie dem ihr ertheilten Befehl gemäss sich nach Bodenbach begeben, um von dort den erwähnten Güterzug nach Dresden zu begleiten, so wäre ihr immer noch eine Ruhepause von 27 Stunden verblieben. Der Kolonne ist also, wie im Fahrdienste nicht immer zu vermeiden, eine anstrengende, keineswegs aber eine solche Dienstleistung auferlegt worden, die zu verrichten sie ausser stande gewesen wäre. Ihre Weigerung war daher durchaus nicht zu entschuldigen und, wenn trotzdem gegen die betheiligten Bediensteten Nachsicht geübt wurde, so ist dies lediglich in der Erwägung geschehen, dass sie sich bisher im allgemeinen gut geführt hatten und sich offenbar nicht bewusst gewesen sind, welche schwere Verfehlung sie begingen.

— Auch im Bereiche der sächsischen Staatseisenbahnen ist die Anordnung getroffen, dass die Bahnhofswirthe in den Warteräumen III. und IV. Klasse neben dem Kaffee zum Preise von 20 oder 25 ₰ für die Tasse noch einen **billigeren Kaffee** zu führen haben, dergestalt, dass eine Tasse Kaffee m i t Milch und Zucker 15 ₰, o h n e Milch und Zucker 10 ₰ zu kosten hat. Diese Einrichtung ist in den Wartesälen III. und IV. Klasse durch besondere Anschläge bekannt gemacht.

— In einem den Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft auszugsweise zugegangenen Berichte des kaiserlich deutschen Konsulats in Alexandrien wird der Umstand erörtert, dass die **deutsche Levantelinie** (seewärts über Hamburg) nur verhältnissmässig wenig zur Versendung deutscher Güter nach Alexandrien und anderen Plätzen der Levante benutzt werde, in diesen Transporten vielmehr starke Konkurrenz seitens des österreichischen Lloyds, dem die Sendungen mit der Bahn nach Triest zugeführt würden, zu erleiden habe. Der Bericht führt aus, dass die Versendung über Hamburg mittelst der Levantelinie nicht viel längere Zeit erfordere, als die über Triest mittelst des österreichischen Lloyds, sofern nur die Güter in Hamburg nicht zu lange auf den Abgang des Dampfers zu warten hätten; dabei koste der Transport über Hamburg mit der Levantelinie nach Alexandrien höchstens ebenso viel wie der Bahntransport nur bis Triest. Die Bevorzugung des österreichischen Lloyds erklärt der Bericht theils aus mangelnder Kenntniss von den Vorzügen der Levantelinie, theils aber aus Refaktien, die der österreichische Lloyd den Verkaufskommissionären für alle Frachten aus Deutschland unter dem Namen von Exportprämien zur Erleichterung der Konkurrenz gegenüber der Levantelinie gewähre.

— Eine sehr zeitgemässe Frage, die **Dampfheizung der Eisenbahnwagen**, wurde in der letzten Sitzung des Vereins deutscher Maschineningenieure vom Geh. Ober-Baurath Wichert besprochen. Dabei handelte es sich vorwiegend um eine Ergänzung seiner vorjährigen Mittheilungen in betreff der neuesten Abtheilwagen für D-Züge. Diese sind mit ihren zahlreichen, von einander getrennten Einzelräumen schwieriger zu heizen, als die Durchgangswagen mit einem grossen zusammenhängenden Innenraum. Während man noch vor Jahresfrist annahm, dass es für jene Abtheilwagen nur eine befriedigende Lösung gebe, wenn man zugleich die Regelung der Heizung den Reisenden entziehe und ausschliesslich dem Zugpersonal übertrage, ist inzwischen eine Anordnung bei den neuesten Wagen durchgeführt worden, welche zwar die grobe Einstellung der Heizung, der Aussentemperatur entsprechend, dem Zugpersonal aufgibt, die sorgfältige Regelung aber nach wie vor unter Anwendung der bekannten Stellhebel in die Hand der Reisenden legt; so zwar, dass nach deren Belieben bei geschlossenen Fenstern stets eine Innentemperatur zwischen 12° und 18° R. zu erhalten ist. Erreicht wird dies durch eine kombinirte Hoch- und Niederdruckheizung, bei der die Heizfläche unter den Sitzen gleichmässig vertheilt ist und zu ¼ mit dem Stellhebel im Abtheil an- und abgestellt werden kann, in den übrigen ¾ aber aussen am Wagen eingestellt wird. Aus den Darlegungen war zu entnehmen, dass hier keine Kosten und Mühen gescheut sind, eine vollkommene Einrichtung zu schaffen. Hoffentlich entspricht dem der Erfolg bei der Benutzung im Betriebe.

— Die „Nordd. Allgem. Zeitung" schreibt über den neugegründeten **mitteleuropäischen Motorwagenverein**: Deutschland ist unter allen Ländern Europas am weitesten vorgeschritten in dem Betrieb von Strassenbahnen durch Motoren, namentlich durch elektrische. Weit überflügelt ist es dagegen von Frankreich und um einiges auch wohl von England in der maschinellen Fortbewegung gewöhnlicher Strassenwagen. In beiden Ländern widmet man der Frage der pferdelosen Strassenfahrzeuge ein erheblich grösseres Interesse als in Deutschland, und zwar sowohl in der grossen Oeffentlichkeit wie in den Kreisen der betheiligten Fachleute des Maschinen- und des Wagenbaues, sowohl in der Tagespresse wie in der Fachlitteratur. Auch der Sport hat sich in Deutschland dieser Frage bisher nicht zugewandt, während er namentlich in Frankreich anregend auf weitere Kreise gewirkt hat. Noch jetzt ist es in Frankreich neben der geschäftlichen wesentlich die sportliche

Seite der Motorfahrzeuge, die gepflegt wird. Was aber in Deutschland zu den besten Hoffnungen für eine sach- und zeitgemässe Entwickelung der Frage berechtigt, ist der Umstand, dass es deutsche Motoren sind, welche bei den Wettfahrten in Frankreich die grösste Anerkennung gefunden haben. In erster Linie sind es die deutschen Konstruktionen der Benzinmotoren (namentlich von Daimler in Cannstatt), welche von den französischen Wagenbauern bei den aus den längsten Wettfahrten sieghaft hervorgegangenen Wagen angewendet worden sind. Wohlvorbereitet scheint daher der Boden in Deutschland, die Frage der Maschinenfahrzeuge hinfort eingehender zu pflegen, von seiten der wissenschaftlichen Technik sowie der anwendenden Praxis. Die Einführung des Maschinenbetriebs im Strassenfuhrwerk ist ganz dazu angethan, eine industrielle Frage zu werden. Damit Deutschland nicht zurückstehe in dieser neuen Frage, in der Einführung der mechanischen Pferde, die keiner organischen unheilbaren Krankheit unterliegen und nur Futter kosten, während sie Dienst thun, hat sich bekanntlich jüngst in Berlin ein mitteleuropäischer Motorwagenverein gebildet, der seinen Namen von vornherein dem Zweck angepasst hat, werbend auch in den Nachbarländern aufzutreten und die sich dort bildenden Zweigvereine seinem festen Verbande anzugliedern. Dieser Verein ist am 30. September d. J. mit einer stattlichen Mitgliederzahl ins Leben getreten; was aber seine Bedeutung noch mehr hebt, ist die hervorragende Stellung, welche die Mehrzahl der Mitglieder im praktischen Leben einnimmt, und zwar vorwiegend in der vaterländischen Industrie. Die Mitglieder rekrutiren sich nicht nur aus Deutschland, sondern auch aus den Nachbarländern; namentlich in Oesterreich und in der Schweiz bringt man der Sache ein lebhaftes Interesse entgegen. Um der Bewegung einen recht breiten Boden zu geben, ist der Eintritt weiterer Mitglieder aus den Kreisen der Abnehmer für Motorwagen sowie der Wagenbauer und aller sonstigen Interessenten erwünscht. Formulare zur Anmeldung als Mitglied sind von dem Kassenführer, Geheimen Kommissionsrath F. C. Glaser, Berlin, Lindenstrasse 80, kostenfrei zu beziehen; dieselben enthalten ein Verzeichniss des Vorstands und alle sonst erforderlichen Angaben. Die Anmeldung vor dem 30. d. Mts. bietet satzungsgemäss den Vortheil, dass keine Anmeldegebühr zu entrichten ist.

— Der „Centralverein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt" hat im Einverständniss mit dem pommerschen Binnenschifffahrts-Verein in Stettin die erneute Prüfung des Projekts eines **Grossschifffahrtsweges von Berlin nach Stettin** auf die Tagesordnung der am Freitag, 5. November, Abends 7 Uhr im Reichstagshause stattfindenden Sitzung des Grossen Ausschusses des Centralvereins gesetzt.

— Der Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern hat an die Kammer eine Eingabe gerichtet, die Kammer solle die Mittel für einen Entwurf über den **Ausbau der Main-, Main-Donau- und Donau-Wasserstrasse** für die Grossschifffahrt bewilligen. In diesem Falle stellt der Verein die von ihm gesammelten 70 000 ℳ. zur Verfügung. Im Falle der Ablehnung dieses Antrages wird gebeten, dem Verein einen entsprechenden Zuschuss — etwa 100 000 ℳ. — zu den Kosten der alsdann vom Verein selbst in Angriff zu nehmenden Projektirungsarbeiten zu genehmigen. Ferner stellt der Verein die Bitte, die Abgeordnetenkammer wolle die Staatsregierung ersuchen, baldthunlichst eine Vorlage über die Untermainkanalisirung bis Aschaffenburg zugehen zu lassen.

— Die **für produktive Anlagen verwendeten Staatsmittel** verzinsen sich in sehr verschiedener Weise. Wenn das Anlagekapital der preussischen Staatsbahnen sich im ganzen erheblich über den Zinsfuss der Staatsschulden hinaus verzinst, so gibt es doch eine ganze Anzahl von Unternehmen, welche auch nicht annähernd eine landesübliche Verzinsung des Betriebskapitals abwerfen. Die Beihilfen für Kleinbahnen verzinsen sich der Natur der Sache nach im allgemeinen sehr viel weniger und werden namentlich in den ersten Jahren des Betriebes häufig ohne jede Verzinsung bleiben. Die natürlichen Wasserstrassen bringen überhaupt kaum eine geringe direkte Einnahme; sie verzinsen die auf sie verwendeten Kapitalien gar nicht, und selbst die Unterhaltungskosten fallen dem Steuerzahler ganz zur Last. Bei den künstlichen Wasserstrassen steht die Sache allerdings etwas anders. Aber auch bei diesen reichen die Erträge nur zu häufig kaum zur Deckung der Unterhaltungskosten aus, und selbst die rentabelste Wasserstrasse dieser Art, der Oder-Spreekanal, verzinst sein Anlagekapital noch nicht mit der Hälfte des landesüblichen Zinsfusses. Wie gering die Rentabilität des Kaiser Wilhelmkanals sich stellt, ist bekannt, und auch von dem Dortmund-Emshäfenkanal ist keine auch annähernd dem landesüblichen Fusse entsprechende Verzinsung des Anlagekapitals zu erwarten. In ungleich höherem Maasse verzinst sich der **100 Millionenfonds zum Ankauf polnischer Latifundien** und zur Besiedelung derselben mit Deutschen. Er wirft durchschnittlich 2,5 % ab, seine Verzinsung bleibt somit um etwa 0,6 % hinter dem Zinssatze zurück, zu welchem der Staat sich sein Geld selbst zu verschaffen in der Lage ist. Die Aufwendungen des Staates für diesen Zweck verzinsen sich daher ungefähr ebenso, wie die grosse Anleihe, welche die Provinz Hannover für Kleinbahnzwecke aufgenommen hat bezw. noch aufnimmt, und seine Opfer für die innere Kolonisation sind nicht grösser, als die der Provinz für die Förderung jenes Verkehrsmittels. Zieht man die Bedeutung der Stärkung des Deutschthums durch kräftige deutsche Bauerngemeinden in Betracht, so wird man sich sagen müssen, dass dieses Ziel ein verhältnissmässig so geringes finanzielles Opfer wohl werth ist. Die jährliche Belastung der Staatskasse nach völliger Aufwendung des 100 Millionenfonds stellt sich auf nur etwa 2 % der Mehrausgabe, welche allein im laufenden Jahre für die Erhöhung der Gehälter der Beamten und Volksschullehrer gemacht worden ist. Einer Ergänzung des der Erschöpfung nahen Fonds stehen daher finanzielle Bedenken sicher nicht entgegen.

Deutsche Kolonien.

Die **Eisenbahngesellschaft für Deutsch-Ostafrika (Usambaralinie)** hat für das vergangene Betriebsjahr wenig erfreuliche Erfolge aufzuweisen. Nach dem Geschäftsbericht ergibt sich für 1896 ein rechnungsmässiger Verlust von 26 897 ℳ. Die Bahnanlage steht mit 2 686 174 ℳ. zu Buch, die Forderung der Deutsch-ostafrikanischen Gesellschaft beträgt 687 559 ℳ. und das Kapital beziffert sich bekanntlich auf 2 000 000 ℳ. (letztere wurden in 1893 zu 102 % zur Zeichnung gestellt, doch ist eine Einführung der Antheilscheine an der Börse unterblieben). Die Erwartung, dass die Weiterfinanzirung des Unternehmens zwecks Fortsetzung der Usambaralinie bis Korogwe in 1896 von statten gehen werde, hat sich nicht erfüllt. Auch heute lässt sich über das zukünftige Schicksal der Eisenbahngesellschaft nichts mit Sicherheit voraussagen, vielmehr muss man sich nach Ansicht der Verwaltung auf den Ausdruck der Hoffnung beschränken, dass die gesetzgebenden Organe des Reichs schliesslich in der Linie eine im Interesse der Gesellschaft liegende Lösung der Deutsch-ostafrikanischen Eisenbahnfrage finden werden. Die Gesellschaft ist ganz auf den Kredit der Deutsch-ostafrikanischen Gesellschaft angewiesen worden; der Kredit hat bereits das festgesetzte Maximum erreicht. Seit Mitte 1897 verdankt die Gesellschaft der Intervention der kaiserlichen Regierung ihre Aufrechterhaltung. Die Thätigkeit der Gesellschaftsvorstände hatte sich in 1896 lediglich auf die Befestigung der Dämme und der Durchlässe sowie auf die Vollendung von Bahnhofsbauten und daneben auf den Bahnbau der Strecke Tanga-Muhesa zu richten. In 1896 und im Frühjahr 1897 wurden die Arbeiten durch die über Usambara niedergegangenen Unwetter schwer beeinträchtigt. Die Generalversammlung der Gesellschaft hat am 30. September d. J. stattgefunden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Staatseisenbahnbau.** Im Staatsvoranschlag für das Jahr 1898 ist als Erforderniss für den Bau der Staatsbahnlinien Linz-Urfahr, Lemberg-Sambor-ungarische Grenze, Gravosa (Ragusa)-Bocche di Cattaro, Przeworsk-Rozwadów, Chodorów-Podwysokie und Stryj-Chodorów ein Gesammtbetrag von 6 808 000 fl. eingestellt. Im Vorjahre betrug das Erforderniss für den Staatsbahnbau 5 741 760 fl.

Ausserdem ist ein Betrag von 1 506 000 fl. als Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues der Lokalbahnen Trzebinia-Skawce, Pila-Jaworzno, Chabówka-Zakopane, Kolomea-Stefanówka, Hinter-Treban-Lochowitz, Jenbach-Mairhofen, sowie ein Betrag von 146 000 fl. für anderweitige Beitragsleistungen zu gunsten von Bahnen niederer Ordnung eingestellt.

— **Erweiterung des staatlichen Lokalbahnbetriebs im Jahre 1898.** Nach dem Staatsvoranschlage für das Jahr 1898 sollen in diesem Jahre folgende Lokalbahnen eröffnet werden, deren Betrieb vom Staate geführt werden wird: Luditz-Theusing (24,000 km), Theusing-Petschau (2,800 km), Zell a/See-Krimml (53,000 km), Wodnian-Moldauthein (21,600 km), Rakonitz-Mlatz (17,100 km), Breznitz-Rozmital (2,400 km), Blatna-Nepomuk (8,300 Kilometer), Neuhof-Weseritz (6,100 km), Strakonitz-Breznitz (12,300 km), Marienbad-Karlsbad (8,800 km), Wolframs-Teltsch (17,300 km), Sedlitz-Cizkowitz (14,000 km), Policka-Skutsch (33,000 Kilometer), Borki wielkie-Grzymalów (31,900 km), Lupków-Cisna (18,000 km), Radautz-Frassin (42,200 km), Nepolokoutz-

Wiznitz (45,000 km), Luzan-Zaleszczyki (43,000 km), Kowalówka (Hádynkowce) -Iwanie puste mit Abzweigung Teresin · Skala (24,500 km). Czerkawszczysna (Czortków) -Zaleszczyki (10,900 km), ferner die Theilstrecke Neudeck-Johanngeorgenstadt (16,400 km) der Lokalbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt sowie die noch restlichen Theilstrecken Eule-Skochowitz (13,3 km) der Lokalbahn Modran-Cercan-Pisely mit Abzweigung von Mêchenic nach Dobris und Gross-Hollenstein-Gamming (28,000 km) der Ybbsthalbahn.

— Die Regierung hat die **Nordwestbahn** in diesem Sommer zur Vornahme einer Reihe grösserer **Investitionen** sowie zur Legung des zweiten Geleises aufgefordert und der Gesellschaft zur Erstattung ihrer Aeusserung eine Frist bis Ende Oktober gestellt. Die Antwort der Nordwestbahn, mit welcher sie ihren Standpunkt in dieser Frage auseinandersetzt, ist nach Mittheilungen der Tagesblätter dem Eisenbahnministerium bereits überreicht worden. Die Gesellschaft erklärt, dass sie nach den Bestimmungen der Konzessionsurkunde allerdings rechtlich verpflichtet sei, das zweite Geleise auf der garantirten Strecke auszubauen, da der kilometrische Rohertrag von 15 820 fl., welcher in der Konzessionsurkunde hierfür als Bedingung bezeichnet ist, bereits in den letzten Jahren erreicht wurde. Die Nordwestbahn erklärt jedoch, dass der Bau des zweiten Geleises eine Erhöhung des Anlagekapitals involvire, und dass die Regierung somit für diese Vergrösserung des Anlagekapitals auch eine Erhöhung der Staatsgarantie zu bewilligen hätte. Die Nordwestbahn weist darauf hin, dass auch im Jahre 1885, als ein grösseres Investitionsprogramm zwischen der Regierung und der Gesellschaft vereinbart wurde, eine Erhöhung der Staatsgarantie bewilligt worden sei. Auf der Elbethallinie sei jedoch die Nordwestbahn nicht verpflichtet, das zweite Geleise zu legen, da die in der Konzession als Voraussetzung hierfür geforderte kilometrische Roheinnahme von 23 731 fl. noch nicht erreicht sei. Mit den übrigen Investitionen erklärt sich die Gesellschaft zum Theile einverstanden, da sie versichert, dass dieselben theilweise mit ihrem eigenen Investitionsprogramm übereinstimmen. Einen Theil der Investitionen lehnt die Gesellschaft ab.

— **Frachtreklamationen.** In einer im Abgeordnetenhause eingebrachten Interpellation wird die Behauptung aufgestellt, dass die österreichischen Bahnverwaltungen Frachtübergebühren den Parteien nur über Reklamation erstatten. Diese Behauptung ist, wenn man den im wesentlichen bei allen österreichisch-ungarischen Bahnen gleichmässig geübten Vorgang in Betracht zieht, nicht begründet. Bei Revision der Rechnungen ist es den revidirenden Organen zur strengen Pflicht gemacht, zu prüfen, ob die Transportgebühren nach den bestehenden Tarifen richtig berechnet wurden. Ergibt die Revision, dass die Parteien zu wenig bezahlt haben, so ergeht an die betreffenden Stationen die Aufforderung, die Nachzahlung der Differenz unter der Voraussetzung zu verlangen, dass die bemängelte Gebühr sich auf Grund des zu produzirenden Frachtbriefes als zu Recht bestehend erweist. Resultirt dagegen aus der Revision eine Uebergebühr zu Gunsten der Partei, dann wird die Station gleichfalls, und zwar sofort beauftragt, den betreffenden Aufgeber bezw. Empfänger, mittelst eines vorgeschriebenen Formulars zu verständigen, dass er den zu viel bezahlten Betrag unter Beibringung der erforderlichen Belege, welche die Richtigkeit der Uebergebühr bestätigen, beheben kann. Seitens der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft wurden beispielsweise im vorigen Jahre 14 500 und im ersten Semester dieses Jahres 8 163 derartiger Verständigungen über Uebergebühren den Parteien zugestellt und gelangten auf diesem Wege in der Zeit vom Januar bis September 1897 12 000 fl. an Mehrgebühren zur Auszahlung, ohne dass es hierzu einer Reklamation seitens der betreffenden Parteien bedurfte.

Die Einnahmenkontrole der Nordbahn hatte 1896 bei einer Bruttoeinnahme von rund 30 Millionen aus dem Fracht- und Eilgutverkehre 3 131 784 Abgabekarten, rund 9 000 täglich, zu kontroliren. Hierunter wurden als fehlerhaft, und zwar zu Gunsten der Parteien 10 701 mit 38 463 fl. und zu Lasten der Parteien 26 428 mit 42 712 fl. gefunden. Da auf der Nordbahn die Einrichtung besteht, innerhalb etwa 14 Tagen im eigenen Verkehre und innerhalb längstens 8 Wochen im fremden Verkehre nach Monatsschluss die aufgefundenen Mängel den Stationen mittelst besonderer Verständigungsschreiben zur Notifizirung und Auszahlung an die Parteien bekannt zu geben, so waren die Kundschaften der Nordbahn in diesen 10 701 Fällen in der Lage, die zu ihren Gunsten aufgefundenen Mehrbeträge (38 463 fl.) in diesem Zeitraume ohne weitere Schwierigkeiten zu beheben, was sie auch zum grossen Theile thaten.

Aus diesen Ziffern erhellt, dass die Bahnanstalten bei der Revision der Gebühren die Interessen des verfrachtenden Publikums schützen und diesem die Möglichkeit bieten, die zu viel gezahlten Gebühren in einer verhältnissmässig kurzen Zeit ohne vorhergegangene Reklamation zu beheben. Wenn trotz des geschilderten Vorganges sich Fälle ereignen, dass derartige Mehrgebühren bei den Bahnen reklamirt werden, so geschieht dies, wenn die Parteien die Abwickelung des Revisionsprozesses nicht abwarten und gleich nach Bezug der Sendung ihre Ansprüche zur Geltung bringen, oder wenn die Ausscheidung der Uebergebühr bei den nach Millionen bei einer und derselben Verwaltung zählenden Frachtkarten versehentlich unterblieben ist, welches Versehen übrigens auch im umgekehrten Falle, wenn es sich um Mindergebühren zu Lasten der Parteien handelt, vorkommen kann. Das Gros der bei den Bahnanstalten erliegenden Reklamationen betrifft jedoch Ansprüche bezüglich Deklassifikation des verfrachteten Artikels oder Ansuchen um die nachträgliche Gebührenberechnung auf Grund einer anderen Abfertigung als der gewählten, Ansprüche, die ihrer Natur nach zur Zeit der Gebührenrevision nicht in Betracht gezogen werden können.

— In den nächsten Wochen wird die neue Linie der österreichischen Staatsbahnen von **Duschnik nach Beraun** dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die Bahn schliesst in Duschnik an die ehemalige Prag-Duxer Bahn und in Beraun an die Staatsbahnline Beraun-Rakonitz an. Die neue Staatsbahnstrecke, obwohl nur 17 km lang, ist verkehrspolitisch von grosser Bedeutung, weil sie es der Staatseisenbahn-Verwaltung ermöglicht, den Verkehr, der jetzt von Rakonitz bis Saatz auf die Linie der Buschtěhrader Bahn geleitet werden musste, ausschliesslich auf Staatsbahnlinien abzuwickeln. Die Bahn Duschnik-Beraun ist besonders werthvoll für die böhmische Montanindustrie, namentlich für die Beförderung der Horzelitzer Erze, die Eigenthum der böhmischen Montangesellschaft sind. Diese hat bereits im Vorjahre einen neuen Schacht in Horzelitz gebaut, der nach Eröffnung der Bahn den Betrieb aufnehmen wird.

— Am 31. v. Mts. hat die Eröffnung der schmalspurigen **Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz** (Betriebslänge 32,899 km) stattgefunden. Dieselbe wurde dem Bezirk der Staatsbahndirektion Prag zugewiesen.

— **Neue Bukowinaer Lokalbahngesellschaft.** Auf Grund der dem Bukowinaer Landesausschusse ertheilten Konzession konstituirte sich eine Aktiengesellschaft, welche sich den Bau und Betrieb von fünf Bukowinaer Landesbahnen zur Aufgabe stellt, und zwar der normalspurigen Lokomotiveisenbahnen: 1. von der Station Luzan der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn nach der Station Zaleszczyki der ostgalizischen Lokalbahnen; 2. von einem geeigneten Punkte der Lemberg-Czernowitzer Bahn zwischen Hliboka und Czerepkoutz nach Sereth; 3. von den Stationen Radautz der bestehenden Bukowiner Lokalbahnen in das obere Suczawathal nach Frassin (Brodina); 4. von der Station Nepolokoutz der Lemberg-Czernowitzer Bahn nach Wiznitz; 5. von der Station Itzkany der Lemberg-Czernowitzer Bahn nach Suczawa, ferner einer einen integrirenden Bestandtheil des obigen Bahnbauunternehmens bildenden Schleppbahn von der Station Karlsberg der Lokalbahn Radautz-Frassin nach Putna. Die Aktiengesellschaft hat ihren Sitz bis nach Abhaltung der auf die Eröffnung des gesammten Bahnbetriebes folgenden ordentlichen Generalversammlung in Wien, von diesem Zeitpunkte ab jedoch in Czernowitz. Die Firma der Gesellschaft lautet: „Neue Bukowinaer Lokalbahngesellschaft.“ Das Gesellschaftskapital ist mit 7 181 000 fl. festgesetzt und besteht aus 20 000 Stück Prioritätsaktien zu 200 fl. im Gesammtbetrage von 4 000 000 fl., von denen dermalen jedoch nur 18 780 Stück zur Ausgabe gelangen, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammaktien geniessen und 15 905 Stück Stammaktien zu 200 fl. im Gesammtbetrage von 3 181 000 fl.

— **Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach.** Das am 27. Oktober ausgegebene „Reichsgesetzblatt“ enthält die Konzessionsurkunde vom 16. Oktober zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der Station Tirschnitz der Linie Komotau-Eger der Buschtěhrader Eisenbahn über Wildstein nach Schönbach. Der Betrieb der neuen Bahn wird vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt werden.

— Dem Vernehmen nach soll der böhmische Theil des Riesengebirges nunmehr ebenfalls durch Kleinbahnanlagen erschlossen werden; es ist — wie „Uhland's Wochenschrift“ meldet — zunächst eine **elektrische Bahn Hohenelbe-Spindelmühl-Schneegrubenbaude** geplant. Die Bahn soll sich an das von Baurath Hostmann auf der schlesischen Seite des Riesengebirges projektirte Kleinbahnnetz anschliessen, ebenso wie eine im Aupathal geplante Linie.

— **Der Getreideverkehr Oesterreich-Ungarns.** Aus den neuesten statistischen Ausweisen über den auswärtigen Handel treten die Konsequenzen der ungünstigen Ernte klar hervor.

Die Ausfuhr hat beträchtlich abgenommen, der Import dagegen ist sprunghaft gestiegen; es hat nämlich in den ersten 9 Monaten des Jahres betragen in Metercentnern:

	die Einfuhr		die Ausfuhr	
	1897	1896	1897	1896
Weizen . .	389 834	121 080	279 680	382 190
Roggen . .	861 611	423 614	819	1 415
Mais . .	1 218 967	904 265	180 569	157 928
Gerste . .	119 566	110 141	2 133 826	2 070 527

Der Einfuhrwerth des Getreides ist von 9 521 410 fl. auf 17 227 180 fl. gestiegen, der Ausfuhrwerth hat sich nur von 21 644 000 fl. auf 23 049 000 fl. gehoben.

Besonders ungünstig gestaltete sich für die Handelsbilanz der Monat September. Es wurden in diesem Monate allein Getreide um 558 957 Metercentner mehr ein- und um 289 867 Metercentner weniger ausgeführt als im Vorjahre.

— **Avisirung der Frachtsendungen an die Ordre des Empfängers.** Die Troppauer Handels- und Gewerbekammer hat vor kurzem an das Eisenbahnministerium eine Eingabe gerichtet, in welcher um die Verfügung gebeten wurde, dass Frachtsendungen, welche an die Adresse des Absenders lauten, nicht ausschliesslich dem im Frachtbriefe angegebenen Empfänger, sondern über dessen schriftlichen, unmittelbar der Bestimmungsstation zu ertheilenden Auftrag an die von ihm angegebene Ordre avisirt und ausgefolgt werden.

— Bei einer grösseren Anzahl österreichischer Eisenbahnverwaltungen, so bei den Staatsbahnen, der Südbahn, Nordwestbahn, Staatseisenbahn-Gesellschaft und Aussig-Teplitzer Bahn wurde für die Ausgabe der Bahnhofeintrittskarten der **Hartwig'sche Automat „Austria"** in Verwendung genommen. Bei demselben ist ausser der neuen Vorrichtung, welche die Eintrittskarten vor dem Auswurfe aus dem Apparat abstempelt, die sinnreiche Einrichtung bemerkenswerth, mittelst welcher — durch die günstige Verwendung eines kleinen Magneten hinter der Einwurfsöffnung — jedes falsche Geldstück, auch wenn es der Grösse und dem Gewichte des echten Geldes entsprechen sollte, von dem Apparate unfehlbar ausgeworfen wird, ohne den Mechanismus in Thätigkeit zu setzen.

— Der Jahresbericht der Grazer Handels- und Gewerbekammer enthält über Schienen- und Eisenbahnwagenerzeugung im Kammerbezirke im Jahre 1896 folgende Mittheilungen:

Die Menge der Erzeugnisse, welche das **Schienenwalzwerk der Südbahngesellschaft** 1896 im Verkaufswege abgesetzt hat, hielt sich nach diesem Berichte im regelmässigen Ausmaasse, dagegen ist die Produktion für den Eigenbedarf um etwa 23 % zurückgegangen, was darauf zurückzuführen ist, dass die von der Regierung der Südbahn im Jahre 1895 aufgetragenen Investitionen bereits durchgeführt sind.

Die Produktionsmengen betrugen 26 730 t Stahl, 312 t Stahlgusswaaren, 18 858 t Schienen und 4 422 t andere Fabrikate.

Die Stahlerzeugung erfolgt zumeist aus steierischem Roheisen, Altschienen und Alteisen. Die Verkaufspreise sind ungeändert geblieben, was auf den Bestand des österreichisch-ungarischen Schienenkartells zurückzuführen ist.

Was die Wagenfabrikation betrifft, so kommt hierbei die Wagen- und Waggonfabriks-Aktiengesellschaft in Betracht. Für dieselbe war der Erfolg des Jahres 1896 nicht nur hinsichtlich der Zahl der eingelaufenen Aufträge, sondern auch in materieller Hinsicht ein günstiger. Die ausgeführten Arbeiten umfassten hauptsächlich normale Eisenbahnwagen, theils für die österreichischen Staatsbahnen, theils für die Südbahn, die Schneebergbahn u. a. m. Schmalspurbahnwagen wurden für die bosnisch-hercegowinischen Staatsbahnen, für die Salzkammergutbahn und andere Lokalbahnen erzeugt. Die Erzeugung von Wagen für Bahnen mit elektrischem Betrieb kann hinsichtlich der Betriebseinrichtung als ein Spezialarbeitszweig der Unternehmung angesehen werden. Aus der Fabrik gingen 1896 hervor 236 normale Eisenbahnwagen, 26 schmalspurige Wagen, 39 Wagen für elektrischen Betrieb und für Pferdebetrieb, 102 Materialwagen für Bauunternehmungen und 50 Feldbahnwagen, zusammen also 453 Wagen. Die Aussichten für die weitere Geschäftsentwickelung sind günstig.

— **Triester Hochofen.** Noch im Laufe dieses Monats soll der von der krainischen Eisenindustrie-Gesellschaft in Servola bei Triest erbaute, mit den österreichischen Staatsbahnen in Schienenverbindung stehenden Hochofen in Betrieb gesetzt werden, nachdem das Anwärmen desselben bereits durch mehrere Wochen stattfindet. Der neue Hochofen ist auf eine Erzeugung von 700 000 Metercentner Roheisen jährlich berechnet, verschmolzen werden griechische, spanische und afrikanische Erze mit englischem Koks. Die Gebläse-Dampfmaschine grösster Dimension ist in Amerika gebaut, während die Maschinen für die Wasserhebung und die Gichtenaufzüge, endlich die Dampfkessel und der Winderhitzungsapparat in steierischen und böhmischen Fabriken hergestellt wurden. Projektirt ist nach der Konzessionsurkunde noch der Bau eines zweiten Hochofens und einer Martinhütte sammt Blechwalzwerk zur Erzeugung von Flusseiseningots. Von besonderen Schwierigkeiten begleitet, gestaltete sich die für die Anlage von Lagerplätzen nöthige Erdbewegung. Auf diesen Lagerplätzen werden die Erze und Koks magazinirt, ferner die Schlacken gestürzt und das erzeugte Roheisen geschlichtet.

Mit Rücksicht auf die Bedeutung der neuen Anlage wurde für dieselbe seitens der Staatsbahnen eine besondere Abfertigungsstelle in Servola errichtet.

Vereins-Ausland

— Durch Beschluss vom 12. März 1896 hatte der schweizerische Bundesrath die Genehmigung einzelner Bestimmungen der neuen **Statuten der schweizerischen Nordostbahn**, durch welche die Befugnisse der Generalversammlung auf Kosten der Kompetenzen des Verwaltungsrathes erweitert werden sollten, verweigert, weshalb die Bahn beim Bundesgericht Klage auf Gültigerklärung der angefochtenen Punkte einleitete und den Bundesrath zur Ertheilung der Genehmigung verurtheilen lassen wollte. Das Bundesgericht hat sich als inkompetent erklärt, weil der Bundesrath nicht als Vertreter des Bundes in einer civilrechtlichen Streitigkeit gehandelt, sondern als staatliche Aufsichtsbehörde kraft der dem Bunde auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens zustehenden Hoheit die Genehmigung aus öffentlich rechtlichen Gesichtspunkten verweigert habe und er in dieser Beziehung der Jurisdiktion des Bundesgerichtes nicht unterstellt sei.

— An der **Jungfraubahn** ist bereits das Wasser der weissen Lütschine durch die nunmehr fertig montirte mächtige Rohrleitung der Jungfraubahn-Kraftstation in Lauterbrunnen auf die Turbinen geleitet worden. Trotz der vorgerückten Jahreszeit wird an der Bahn eifrig fortgearbeitet, da auf der Scheideck über die Mittagsstunden oft noch sommerliche Witterung mit prächtigem Sonnenscheine herrscht.

— Der herrliche Luganer See hat zwei prächtige Aussichtsberge, den **Monte San Salvatore** und den **Monte Generoso.** Beide haben Bergbahnen erhalten, ohne dass aber den Aktionären ein Heil daraus erwachsen ist. Die Monte Generosobahn, die kühnere und grössere, ist schon seit einigen Jahren aus der Aktienform ausgeschieden und in die Hände einer Hotelfamilie übergegangen und auch die Salvatorebahn hat vorerst noch keine Dividenden aufzuweisen. Die Bahn ist 1 644 m lang, mit Steigungen von 17—60 %, und nach dem Drahtseilprinzip gebaut. Nach dem vorliegenden Bericht für das Jahr 1896 beträgt das Aktienkapital 400 000 Frcs., das Obligationenkapital 200 000 Frcs.; befördert wurden 22 428 (20 911) Personen und insgesammt 43 172 Frcs. vereinnahmt, gegen 43 577 bezw. 45 000 Frcs. in den vorhergehenden Jahren. Bei gleichen Betriebsausgaben (23 789 Frcs.), aber höheren Vortrag aus dem Vorjahre, blieben 13 341 Frcs. zur Vertheilung, die den Aktionären zugewiesen wurden, aber nicht als Dividende, sondern à conto der rückständigen Dividenden aus der Bauperiode.

— Das russische Verkehrsministerium hat dem Vernehmen nach den Bau von zwei neuen Bahnen beschlossen, nämlich Zaryzin-Krotowka und Astrachan-Kamyschin, welche als untere Wolgabahnen zu bezeichnen sind und deren eigentliche Bestimmung es ist, eine **direkte Verbindung zwischen der Uralbahn und der sibirischen Bahn** herzustellen. Ferner ist das Verkehrsministerium gegenwärtig im Begriffe, einen **direkten Eisenbahnverkehr** zwischen **Petersburg,** Moskau und anderen Hauptstationen der russischen Bahnen einerseits und **Kopenhagen** andererseits herzustellen, an welchem eine Kopenhagener Dampfschifffahrts-Gesellschaft sich betheiligen wird.

— **Sibirische Getreideausfuhr auf dem Wasserwege.** Sibiriens weite fruchtbare Gefilde sind zweifellos dazu bestimmt, am Getreideweltmarkt noch einmal eine grosse Rolle zu spielen. Die Befürchtung der übrigen Erzeugungsgebiete, dass die Konkurrenz namentlich mit der Vollendung der sibirischen Eisenbahn eine empfindliche werden würde, dürfte — wie die „Voss. Ztg." mittheilt — sich aber kaum bestätigen, denn die hierbei in Frage kommenden Wegstrecken sind so gewaltige, dass selbst billige Eisenbahnfrachten schwerlich die Möglichkeit geben, das sibirische Getreide zu Weltmarktspreisen nach Europa zu liefern. Bisher kamen die Erzeugnisse Sibiriens auch nur anderen russischen Gouvernements zu gute, in denen dadurch allerdings mancher Posten eigenen Gewächses für die Ausfuhr frei geworden sein mag. Der letzere Fall gehörte aber wohl zu den Ausnahmen, vielmehr scheint der sibirische Wettbewerb im

europäischen Russland bereits lästig empfunden zu sein, denn die russische Regierung, die die sibirische Eisenbahn mit in den vom 13. November ab geltenden allgemeinen russischen Getreidetarif einbezogen hat, hat doch zum ausgesprochenen Schutz der europäischen Gouvernements gegen die Getreideerzeugung Sibiriens insoweit eine Erschwerung für diese getroffen, als bei der Frachtberechnung der sibirischen Ausfuhr nicht der ermässigte Tarif für die ganze Strecke vom Ausgangs- bis Endpunkt für sich und die auf den diesseitigen Bahnen für sich, also namentlich in den der Grenze näher liegenden Gegenden zu merklich höherem Frachtsatz berechnet werden. Wenn man demgegenüber aus Charkow schreibt, dass dortige Getreidehäuser, in Anbetracht der besonders in den Schwarzerdegouvernements neuerdings wiederholt gewesenen Missernten, beabsichtigten, in Sibirien eine Anzahl von Getreidekontors zu errichten, um im Nothfalle von dort Getreide nach dem europäischen Russland zu ziehen, so ist dieser letztere Grund wohl kaum der allein maassgebende gewesen, vielmehr dürfte ein gut gelungener Versuch, Sibiriens Erzeugnisse auf dem Wasserwege dem Weltmarkt zuzuführen, wie er in jüngster Zeit von den unternehmenden Engländern ausgeführt ist, die Aufmerksamkeit der russischen Häuser auf den asiatischen Theil Russlands vermehrt gelenkt haben. Bekanntlich nehmen die grossen Ströme Sibiriens, mit Ausnahme des Amur, ihren Lauf nach Norden ins Eismeer, ein für unsere Handelsflotte noch unerschlossenes Gebiet. In Betracht für den Getreidebezug kommen von diesen nach Norden fliessenden Strömen in erster Reihe die Flüsse Ob und Jenissei, die bei ihrer Mündung tief ins Land gehende Meerbusen bilden, und von denen namentlich der erstere durch ein verzweigtes Netz von Nebenflüssen weite fruchtbare Gebiete beherrscht. Am 20. Juli verliess eine Anzahl von Schiffen London, um nach Umfahrung von Schweden und Norwegen den Weg südlich von Nowaja Semlja durchs Karische Meer nach den Mündungen des Ob und Jenissei in zwei Abtheilungen zu nehmen. Es handelte sich zunächst darum, die Fahrstrassen genau zu erkunden, die schon auf dem Seewege, soweit er nahe der Küste gehalten war, manche Aenderungen und Ergänzungen von Schifffahrtskarten erforderte. Vollständig neu und grosse Vorsicht erfordernd war die Ermittelung einer für Seeschiffe fahrbaren Strasse durch den obischen Meerbusen, die nach Ueberwindung mancher Schwierigkeiten indessen gefunden wurde. Bei Nahodka war der Obstrom selbst erreicht, und dorthin waren auf Veranlassung von Handlungshäusern eine Anzahl grösserer Kähne gekommen, die von Tiumen, Obdorsk, Tobolsk und anderen zum Flussgebiet gehörigen Ortschaften Weizen, Mehl und Hafer gebracht hatten. Die Hinfracht der englischen Schiffe bestand grösstentheils aus Thee, der für Sibirien ein gut verwendbarer Artikel ist. Allerdings ist über Land das Ursprungsland des Thees, China, im Verhältniss nicht gar so weit, aber der Transport auf dem Landwege ist so beschwerlich und so ausserordentlich theuer, dass der seewärts nach Sibirien gebrachte Thee, trotz seines enormen Umweges, sich noch wesentlich billiger dorthin legt als der landwärts bezogene. Nach Einnahme ihrer Fracht nahm die Flotte ihren Heimweg und ist vor kurzem wohlbehalten in London wieder eingetroffen. Wie man von dort schreibt, ist der sibirische Weizen rein und von guter Qualität und der dafür geforderte Preis von 37 bis 38 sh. per 496 Pfd. englisch entspricht ungefähr dem in England gezahlten Werthe für bessere Sorten. So ist denn der erste Versuch, die sibirischen Produkte allein durch Benutzung des Wasserweges dem Weltmarkt zugängig zu machen, geglückt. Ob aber daraus zunächst praktische Folgen zu erwarten sind, bleibt zweifelhaft. Denn einerseits liefert der Getreidebau Sibiriens vorläufig noch keine so grossen Ueberschüsse, dass damit überhaupt das Material für eine regelrechte Ausfuhr vorhanden wäre, was sich bei der Möglichkeit einer lohnenden Ausfuhr aber zweifellos sehr bald ändern würde. Andererseits fragt es sich aber, ob das, was der Expedition diesmal gelang, auch in der Regel möglich sein wird. Wie die Leiter der Expedition bekunden, waren die diesmaligen Verhältnisse insofern sehr günstige, als der Weg vollkommen frei von Eis war, worauf in anderen Jahren durchaus nicht immer gerechnet werden darf. Ueberdies wird es stets nur eine verhältnissmässig kurze Zeit im Jahre sein, in der man hoffen darf, die oben beschriebenen Einfallsmündungen Sibiriens erreichen und befahren zu können. Sicherlich bleiben die Engländer bei dem ersten Versuch nicht stehen, der immerhin dazu ermuthigt, weitere Erfahrungen zu sammeln.

— Die **Handelsbeziehungen zwischen Russland und dem fernen Osten** zu regeln, war die Aufgabe der jüngst in Petersburg stattgehabten Sitzung aller Interessenten der verschiedenen Verkehrswege. Die seit dem Jahre 1886 bestehenden Tarifbestimmungen für die Frachten von den Stationen Moskau, Serpuchow, Tula, Orel, Kursk und Odessa nach Wladiwostok über den Amur haben sich als irrationell erwiesen und müssen daher reorganisirt werden. Die Ergebnisse der Berathungen gingen dahin, einen direkten Handelsweg für den In- und Export nach dem fernen Osten zu schaffen und zwar nicht nur über Odessa, sondern auch über Petersburg. Der Weg soll mit Hilfe der freiwilligen Flotte eröffnet und die Eisenbahnfracht um 15 % ermässigt werden. Für besonders wichtige Produkte soll sogar noch je nach dem Bedürfniss eine grössere Ermässigung eintreten. Alle Tarifsatzungen sollen für die Eisenbahnstationen sämmtlicher russischen Eisenbahnlinien sowohl als für die Häfen des fernen Ostens und für die fremden Häfen, welche die freiwillige Flotte passirt, Gültigkeit haben. Das bisher geübte Verfahren bei Verladungen, einen Kontrakt mit der Gesellschaft der freiwilligen Flotte zu schliessen, hört auf, und alle Güter vom fernen Osten werden wie andere Frachten nur eines Frachtbriefes oder Konnossements bedürfen. Die freiwillige Flotte muss 17 regelmässige Fahrten von Odessa und 4 von Petersburg jährlich zurücklegen. Der praktische Werth der neuen Tarifbestimmungen liegt in der Möglichkeit, von jeder beliebigen russischen Eisenbahnstation Waaren nach dem fernen Osten befördern oder solche von dort nach jedem russischen Eisenbahnorte beziehen zu können. Auch der geplante Transport steuerpflichtiger Waaren nach dem fernen Osten ist hochwichtig, weil die bis jetzt nicht gestattete Beförderung eins der grössten Hindernisse für die Entwickelung der Handelsbeziehungen zwischen Russland und dem fernen Osten war.

— Aus Omaha (Nebraska) wird unterm 1. d. Mts. dem „Bureau Reuter" gemeldet: Heute früh wurde die **Union-Pacific-Eisenbahn** als solche mit Einschluss der Gebäude und aller zum Betriebe des Bahnsystems gehörigen Objekte an das Reorganisationskomitee für 53 528 532 D. verkauft. Hierin ist der 4 036 400 D. betragende, in den Händen der Regierung befindliche Tilgungsfonds nicht einbegriffen. Die Regierung empfängt daher im ganzen 57 564 932 D. Die Uebergabe der Bahn an das Komitee erfolgte ohne Einrede von irgend einer Seite.

Betschuanaland-Eisenbahn. Am 4. d. Mts. ist die Eisenbahn, die durch Betschuanaland nach Buluwayo geht, eröffnet worden. Am Vorabend der Eröffnung haben die Direktoren der Bahn, Cecil Rhodes, Alfred Beit, Rochefort Maguire und Thomas Shields, einen Finanzbericht über das Unternehmen, wie es bis zum 31. Oktober stand, veröffentlicht. Im letzten Mai willigte die Regierung der Kapkolonie ein, die gesammte Bahn von Vryburg nach Buluwayo zum Kostenpreise zu betreiben. Die Bahn sollte streckenweise übernommen werden. Der Bau ging mit beispielloser Schnelligkeit vor sich. Am 19. Oktober hatte man Buluwayo erreicht und damit eine Strecke von 335 englischen Meilen vollendet. Die gesammten Baukosten werden auf 1 850 000 £ geschätzt. Die Einnahmen der Bahn erwecken gute Hoffnungen. Im Monat August, wo die Bahn nur bis Palachwe, 220 englische Meilen südlich vom jetzigen Endpunkte, ging, beliefen sie sich auf 9 000 £. Die gesammte Strecke von Vryburg bis Buluwayo beträgt 579 englische Meilen. In Vryburg schliesst sie sich an das Eisenbahnnetz der Kapkolonie an. Von der Kapstadt bis nach den Matoppobergen beläuft sich die Entfernung auf 1 353 englische Meilen.

Allgemeines.

— Die **Konvention für den internationalen Eisenbahntransport**, am 14. Oktober 1890 in Bern abgeschlossen, steht im Begriffe, sich weiter zu entwickeln. Beschäftigt sich die Mehrzahl der internationalen Institute wesentlich mit den administrativen Beziehungen der Konventionsstaaten, so bildet dagegen die Konvention, betreffend den Eisenbahntransport, einen Versuch der Kodifikation des internationalen Privatrechts in Beziehung auf den Eisenbahntransport. Im Juli ist Dänemark der Konvention beigetreten, der jetzt 163 245 km Eisenbahnen unterstellt sind. Mit dem Betrieb der transsibirischen Eisenbahnen kommen weitere 8 000 km hinzu. Letztes Jahr wurde in Paris eine Zusatzkonvention vereinbart, deren diplomatische Unterzeichnung demnächst in Paris erfolgen wird. Sodann haben die Bahngesellschaften der meisten Staaten unter sich ein Reglement ausgearbeitet, das bestimmt ist, eine Reihe von Fragen einheitlich zu ordnen. Solche Verkehrsverbände bestehen in grosser Zahl.

— Wie wir der „Deutschen Juristenzeitung" entnehmen, ist der **Diebstahl am elektrischen Strom** trotz der entgegenstehenden reichsgerichtlichen Entscheidung von einer Nürnberger Strafkammer für strafbar erklärt worden. Der elektrische Strom sei eine bewegliche Sache, so sagt die Strafkammer, „denn er sei das Produkt der Arbeit desjenigen, der die elektrische Centrale besitzt, er sei beweglich, da er an beliebige Punkte geleitet werden könne, und er sei eine Sache, da man sich seiner in einer, andere Personen ausschliessenden Weise bemächtigen könne."

— **Elektrischer Betrieb für Schiffe mittelst Akkumulatoren** wird wohl stets nur für kleinere Fahrzeuge praktisch erscheinen, bei grösseren aber nicht anwendbar sein. Indirekt hat man jedoch auch schon die Elektrizität anderweitig für die Schifffahrt, und zwar für die Kanalschifffahrt, nutzbar gemacht, indem man dem Kanal entlang eine elektrische Stromleitung, wie für den Strassenbahnbetrieb, legte und durch einen ähnlichen Kontakt, wie bei diesem, den Strom in eine Dynamomaschine des Schiffes leitete, die dann die Schraube oder Schaufelräder treibt; eine solche Schifffahrt wird z. B. auf einem Kanal in der französischen Schweiz nunmehr seit mehreren Jahren geübt. Dass hierbei jedoch grosse Kraftverluste durch die mehrfache Umwandlung der Kraft entstehen müssen, ist klar. — Vortheilhafter will es dem Amerikaner Schatz in New-York nach einer Mittheilung vom internationalen Patentbüreau Carl Fr. Reichelt, Berlin, erscheinen, neben den Kanal ein Schmalspurgeleise zu legen und darauf eine durch direkte Stromzuführung oder durch Akkumulatoren, betriebene Lokomotive laufen zu lassen, welche mittelst Drahtseils die Schiffe zieht, wobei zur Erzielung eines guten Nutzeffektes die Bahn als Zahnradbahn zu konstruiren wäre. Dabei könnten, Akkumulatorenbetrieb vorausgesetzt, die Sammler auch vortheilhaft im Schiffe untergebracht und der Strom von diesem in die Lokomotive geleitet werden, so dass die Schiffe ganz unabhängig vom Lande würden; Ladestationen an gewissen Stellen liessen dann eine Erneuerung der Kraft zu. Jedenfalls käme der Betrieb wohl kaum theurer, wie der mit Schleppdampfern, durch die grössere Einfachheit der elektrischen Einrichtung, die keine besondere Bedienung erfordert; der Zahnradbahnbetrieb dürfte einen besseren Effekt ergeben, als die Schiffsschraube.

— Geh. Rath Prof. Slaby erstattete kürzlich in der Berliner Technischen Hochschule vor dem Verein für Gewerbefleiss Bericht über seine Versuche mit der „Telegraphie ohne Draht", oder, wie er sie richtiger genannt wissen will, der „**Funkentelegraphie**". Er gab dabei zum ersten Mal Kenntniss von einem neuen Versuche, der vielleicht von grosser Bedeutung für die weitere Gestaltung der telegraphischen Nachrichtenübertragung werden dürfte. Es ist dem Geh. Rath Slaby unter Assistenz des Dr. Dietz und des Grafen Arco gelungen, durch einen Draht gleichzeitig zwei verschiedene Telegramme zu senden, ohne dass eine gegenseitige Störung eingetreten ist. Er konnte den interessanten Versuch vor den Augen seiner Hörer mit bestem Erfolg wiederholen. Der Gleichstrom, der z. Z. von unserer Telegraphenverwaltung zur Uebertragung telegraphischer Nachrichten verwendet wird, benutzt als Weg den Innenraum der sogenannten Telegraphendrähte. Nun hat Slaby bei seinen Versuchen mit der Funkentelegraphie festgestellt, dass die elektrischen Strahlen auf ihrem Wege durch den freien Aether begierig Drähte aufsuchen, die ihnen in den Weg kommen und dass sie an derartigen Drähten entlang mit verstärkter Leichtigkeit hingleiten, ohne das Innere des Drahtes, den Kern desselben, irgendwie zu beeinflussen. Unter Benutzung dieser Beobachtung vermochte er gleichzeitig durch das Innere des Drahtes mit Gleichstrom und am äusseren Draht entlang mit Funkentelegraphie verschiedene Nachrichten zu übertragen. Bei den Versuchen kamen beide gleichzeitig durch einen Draht telegraphirten Depeschen korrekt und ohne jede Verstümmelung beim „Empfänger" an.

Der Bericht über die Versuche mit der Funkentelegraphie selbst bot insofern ein besonderes Interesse, als Geh. Rath Slaby auch eingehend seiner Misserfolge gedachte. Gerade diese haben wesentlich dazu beigetragen, die Kenntniss vom Wesen der Funkentelegraphie zu fördern. Schon vor dem Bekanntwerden der italienischen Erfindung hatte Slaby mit Dr. Dietz Versuche mit Funkentelegraphie gemacht, ohne jedoch grosse Erfolge erreichen zu können. Bei den Experimenten, die er namentlich im vorigen Winter auf den Korridoren der Technischen Hochschule angestellt hatte, war er nicht über 50 Meter hinausgekommen. Bekanntlich hatte Slaby Gelegenheit, den in England angestellten Versuchen mit der italienischen Erfindung beizuwohnen, und sofort nach der Rückkehr machte er sich an eigene Versuche. Von Anfang an stand der Kaiser der Sache fördernd zur Seite. Um Versuche im grossen anstellen zu können, wurden dem Gelehrten die königlichen Gärten bei Potsdam zur Verfügung gestellt. Das Hauptquartier wurde auf der Matrosenstation aufgeschlagen, deren Mannschaft in den Dienst der Sache gestellt wurde. Auf der Station wurde der „Empfänger" aufgestellt, während die Sendestation auf der Pfaueninsel errichtet wurde. Die ersten Versuche waren ergebnisslos. Es stellte sich bald heraus, dass die benutzten „Kohärer" (Prof. Reuleaux hat hierfür den Namen „Frittröhre" vorgeschlagen, von „Fritten", dem bekannten Hüttenprozess) bei der Veränderung der Metalle im Kohärer gleich viel zu empfindlich waren, vor allem zu viel Silber enthielten. Die allzu empfindlichen Frittröhren wurden schon durch die Elektrizität in der Atmosphäre angeregt und arbeiteten infolge dessen fortgesetzt, auch dann, wenn gar nicht telegraphirt wurde. Die weiteren Versuche zeigten, dass, je weniger empfindlich die Frittröhre ist, desto bessere Resultate gezeitigt werden. Slaby benutzt jetzt zur Füllung nur Nickelkörner, aber solche, die möglichst zackig und zerrissen sind; sie müssen sorgfältig gereinigt und getrocknet werden. Mit derartigen Frittröhren gelangen dann die Versuche ganz gut. Da von der Pfaueninsel aus die Matrosenstation nicht zu sehen war und jeder Verkehr langwierig mit Kähnen aufrecht erhalten werden musste, siedelte man mit der Sendestation nach der Sackrower Heilandskirche über, in deren Säulenhalle der Radiator aufgestellt wurde, während ein auf dem Kirchthurm errichteter Mast den die ausgestrahlte Elektrizität aufsaugenden Draht trug. Hier ging die Sache wunderbar, nur einmal versagte es. Zwei Stunden vor dem angesagten Erscheinen des Kaisers trat die Störung ein. Zum Glück konnte die Ursache sehr bald ermittelt werden. Des drohenden Regens wegen hatte man den „Entsender" weiter in die Kirche hineingerückt. Dabei war der Draht etwa 2 m lang parallel dem Fliesenboden, von diesem nur ½ m entfernt gelegt worden, und dies hatte die Störung herbeigeführt. Die Strahlen suchen nämlich die Erde, und daher muss man es vermeiden, den Draht zu nahe der Erde zu bringen oder gar in nächster Nähe der Erde parallel zu legen. Man stellte die früheren Verhältnisse her und die Sache funktionirte in Anwesenheit des Kaisers ganz vortrefflich. Man verlegte nun die Sendestation nach der Pfaueninsel zurück, hatte hier aber zunächst wieder mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Es ergab sich u. a., dass Bäume, die in unmittelbarer Nähe vor dem Sendedraht stehen, sehr störend sind, sie nehmen die Strahlen einfach auf. Am besten ist es, wenn die Anlage so getroffen werden kann, dass die Drähte am Empfänger und an der Sendestation gegenseitig sichtbar sind. Schon das dazwischen kommende Segel eines Spreekahns und der aufsteigende Qualm eines Dampfers bereiteten kleine Störungen, die sich durch Flittern der Zeichen des Morseschreibers bemerkbar machten. Man kommt zwar durch Hindernisse, auch durch Bauwerke mit den Strahlen hindurch, hat aber immer mit einem gewaltigen Verlust zu rechnen. Um den Draht auf der Pfaueninsel sichtbarer zu machen, wurde er von 25 m auf 65 m verlängert und im Wasser der Havel auf einem Kahn plazirt. Die Sache ging nun leidlich, aber immer noch nicht ideal, erst als man auch beim Empfänger den Draht auf 65 m verlängerte, wurden wirklich gute Resultate erzielt. Es ergab sich, dass die Länge des Drahtes von ausschlaggebender Bedeutung ist, daher ist auch der Name „Telegraphie ohne Draht" unkorrekt, denn auch bei der Funkentelegraphie ist der Draht unbedingt nothwendig. Dagegen kommt es nicht darauf an, dass der Draht hoch in die Atmosphäre hinaufsteigt. Es ist ein Verdienst Slaby's, festgestellt zu haben, dass auch Horizontaldrähte genügen, nur ist auf eine genaue Parallelstellung zu achten. Bei allen diesen Versuchen hatte es sich um Entfernungen von wenig über 3 km gehandelt. Auf Anregung des Kaisers ging man nun weiter. Die Luftschiffer-Abtheilung wurde für die Sache herangezogen und mit ihrer Hilfe Versuche auf weitere Entfernungen zwischen Schöneberg und Rangsdorf (21 km) angestellt. Man gedachte zunächst die Drahtseile zweier Fesselballons direkt für Abgabe und Empfang der elektrischen Strahlen zu benutzen. Aber die Wirkung war viel zu kräftig, auch hier kam der Apparat gar nicht zur Ruhe. Ein zweiter Versuch mit einem Doppeltelephondraht war schon besser, es kamen aber auch jetzt neben den telegraphirten Zeichen solche, die nicht telegraphirt waren. Erst als man einen ganz dünnen Kupferdraht von 0,4 mm benutzte, glückten die Versuche vollständig. Leider mussten sie abgebrochen werden, es steht aber zu erwarten, dass sie später wieder aufgenommen werden.

Den Gästen wurde nunmehr selbst ein grösserer Versuch vorgeführt. Im Keller des Hauses Berlinerstrasse 25 zu Charlottenburg war ein Strahlenapparat aufgestellt. Von dort ging ein Kupferdraht durch das mit Eisenstäben versehene Kellerfenster bis zur Fahnenstange des Hauses, die zugleich Blitzableiter ist. Der Empfänger stand in der Technischen Hochschule im Vortragssaale, von hier aus war der Aufsaugedraht durch des Fenster eines Nebenzimmers aussen hinauf bis zum Dach geleitet. Der Versuch gelang vortrefflich.

In einem Schlusswort wies Geh. Rath Slaby dann noch kurz auf die praktische Verwendbarkeit der neuen Erfindung hin. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass die Ausdehnung der Uebertragbarkeit abhängig ist von der Länge der Langdrähte. Bei absolut reiner Luft, am Meere kann man pro Meter Draht 500 m Uebertragbarkeit rechnen, auf dem Lande bei unreinerer Luft höchstens 250 m. Zur Ueberwindung der 40 km zwischen Dover und Calais würden also etwa 80 m genügen und für eine Verbindung mit Amerika würden 2000 m erforderlich sein, eine Drahtlänge, die mittelst Ballon sehr leicht herzustellen wäre. Ob es möglich sein wird, die Funkentelegraphie so weit auszudehnen, ist noch zweifelhaft, da man jeder Erfahrung darüber ermangelt, wie die elektrischen Wellen sich zur Krümmung der Erde verhalten; gehen sie in gerader Richtung, so müssten sie einen Erdabschnitt von 191 km Länge durchdringen. Eine der praktischen Anwendung entgegen-

stehende Schwierigkeit liegt zur Zeit auch noch darin, dass jeder, der über einen geeigneten „Empfänger“ verfügt, also in Kriegszeiten auch der Feind, die Telegramme einfach aufnehmen kann. Es fragt sich, ob es möglich sein wird, Apparate zu konstruiren, die so fein abgestimmt sind, dass nur gleichartig abgestimmte die Strahlen aufzunehmen imstande sind. Vorläufig kann der „Feind“ überhaupt diese ganze Art der Telegraphie unmöglich machen, indem er einfach einen sehr starken Strahlenapparat fungiren lässt, einen Apparat, der stärker ist, wie der des Gegners und der infolge dessen die vom Gegner telegraphirten Zeichen verwischt. Von hohem Werth ist die Sache für die Marine. Unter Anwendung von Fesselballons, die schon in diesem Sommer von unserer Marine auf offener See erprobt worden, ist es wohl denkbar, dass eine Verständigung zwischen einer Flotte der Ostsee und einer solchen der Nordsee hergestellt werden kann. Auch für die Schifffahrt wird die Sache von hohem Werth sein. Vielleicht kommt die Zeit, wo jedes Schiff einen „Empfänger“ am Bord hat und von Leuchtthürmen u. dgl. Warnungen und sonstige Nachrichten auch bei Nacht und Nebel entgegennehmen kann, Nachrichten, bei denen man aus dem Grade der Empfindlichkeit der Uebertragung auch Schlüsse auf die Entfernung derselben ziehen kann.

Die Anwendung der Stossfangschiene in Oesterreich-Ungarn.

Die Stossfangschiene, welche von der im Juni v. J. zusammengetretenen Prämiirungskommission des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen prämiirt wurde, ist unter Zugrundelage der in Deutschland mit derselben gewonnenen Erfahrungen bei den im Bau befindlichen Linien der Wiener Stadtbahn als normale Stossverbindung eingeführt worden. Es gelangten bisher 12 000 Stossfanggarnituren zur Ablieferung, was bei der angewandten Schienenlänge von 12,5 m einer Geleiselänge von 75 km entspricht. Ausserdem gelangten bei den österreichischen Staatsbahnen bisher bei etwa 8 km über 1 800 Stossfanggarnituren zur Anwendung, und zwar bei verschiedenen Schienentypen.

Die ungarischen Staatsbahnen haben die Ausrüstung von 5 km mit etwa 1 120 Stossfanggarnituren in Durchführung gebracht, und zwar werden bei denselben nebst dem normalschweren Schienenprofil auch Goliathschienen mit Stossfangschienen ausgerüstet. Auch die Privatbahnen Oesterreich-Ungarns, wie die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Südbahngesellschaft, die Buschtêhrader Bahn und die Kaschau-Oderberger Bahn sind zur Anwendung der Stossfangschiene geschritten, und zwar zusammen auf Strecken von etwa 10 km mit 1 850 Stossfanggarnituren. Die Länge der bisher mit Stossfangschienen ausgerüsteten Strecken schwankt zwischen 1 und 5 km, abgesehen von denen der Wiener Stadtbahn, die, wie bemerkt, die Stossfangschiene auf ihren Strecken anwendet. Auch die kleinen Bahnen beginnen der Stossfangschiene ihr Augenmerk zuzuwenden und wird die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Komp. sowie die Lokalbahn Innsbruck-Hall noch im laufenden Jahre kleine Strecken mit derselben ausrüsten. Insgesammt sind dermalen in Oesterreich-Ungarn etwa 100 km mit der Stossfangschiene ausgerüstet oder in Ausrüstung begriffen. ....l.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Hordorf für den Personenverkehr und für die Abfertigung von Milch. Am 15. November d. J. wird der an der Bahnstrecke Magdeburg - Halberstadt zwischen den Stationen Oschersleben und Crottorf neu errichtete Haltepunkt Hordorf für den Personenverkehr und für die regelmässige Abfertigung von Milch im Versande eröffnet werden.

Gepäckabfertigung und Privat-Depeschenverkehr finden nicht statt. Auf dem Haltepunkte zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt.

Magdeburg, im Oktober 1897. (2474)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Abänderung des Stationsnamens Silberhütte. Zur Unterscheidung von der Station Silberhütte der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn erhält die gleichnamige Station an der Strecke Langelsheim-Clausthal-Zellerfeld vom 1. Dezember d. J. an den Namen: „Frankenscharrn-Hütte“.

Magdeburg, den 2. November 1897. (2475)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Am 15. November d. J. wird der an der Strecke Münster i/W.-Wanne gelegene Personenhaltepunkt Albachten ausser für den Personen- und unbeschränkten Gepäckverkehr auch für den Empfang und Versand von Eilgut, Stückgut und Wagenladungen sowie von Leichen und Vieh eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Albachten ist von Münster 9,9 km, von Appelhülsen 7,4 km entfernt.

Münster, den 31. Oktober 1897. (2476)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom Waldenburger und Neuroder Kohlenbezirke nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg etc. tritt mit dem 10. November d. J. ein Nachtrag 1 in Kraft, durch welchen Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle, Magdeburg und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen werden.

Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 1. November 1897. (2477)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-sächsischer Viehverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. November d. J. ab wird die Station Waldsassen in den Tarif vom 10. Mai 1893 für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit folgenden Schnittfrachtsätzen einbezogen:

Nach und von den Stationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen	Kilometer	Frachtsätze in Mark für 1 qm Ladefläche		
		a) Pferde in gewöhnlichen Vieh- oder Güterwagen	b) sonstiges Vieh	
			in einbödigen Wagen	in mehrbödigen Wagen
vom Schnittpunkte 1				
Waldsassen	13	0,50	0,50	0,50
vom Schnittpunkte 2				
Waldsassen	73	1,88	1,88	1,88

Dresden, am 30. Oktober 1897. (2478)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II Heft 1. Am 1. Dezember d. J. treten für die Beförderung von Zinkblechen (Walzzink) in Mengen von mindestens 10 000 kg (Ausnahmetarif Nr. 67 c) nach den rumänischen Stationen der Linie Burdujeni-Buzeu und der Seitenlinien dieser Strecke sowie nach Calarasi und Constanta (Küstendje) bedeutend ermässigte Frachtsätze in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Breslau, den 29. Oktober 1897. (2479)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn - Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. gelangen zwischen den Stationen der Nebenbahn Neustadt - Gogolin einerseits und den Stationen:

a) Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen, Cöpenick, Frankfurt a/O, Potsdam, Fürstenwalde, Spandau des Direktionsbezirks Berlin,
b) Altona, Hamburg B und Sternschanze, Kiel, Wilhelmsburg des Direktionsbezirks Altona,
c) Nordhausen des Direktionsbezirks Cassel,
d) Erfurt, Merseburg, Mühlhausen i/Th., Weimar preuss. Staatsbahn und Zeitz preuss. Staatsbahn des Direktionsbezirks Erfurt,
e) Cottbus, Dessau, Eisleben, Halle a/S., Leipzig (Berliner Bhf.), Leipzig (Eilenb. Bhf.), Leipzig (Magdeb. Bhf.), Leipzig (Thür. Bhf.), Leipzig-Eutritzsch, Luckenwalde, Muskau, Plagwitz-Lindenau preuss. Staatsbhf., und Sangerhausen des Direktionsbezirks Halle,
f) Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk), Bremerhafen (Freihafenbhf. und Zollinlandsbhf.) und Hannover (Nordbhf. und Hainholz) des Direktionsbezirks Hannover,
g) Aschersleben, Baalberge, Bernburg, Braunschweig (Hauptbhf.), Braunschweig (Ostbhf.), Cöthen, Halberstadt, Magdeburg und Westerhüsen des Direktionsbezirks Magdeburg,
h) Delmenhorst der oldenburgischen Staatsbahnen

andererseits direkte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen, sowie des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II, des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) und des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien zur Einführung. Bezüglich des Rohstofftarifs wird der direkte Verkehr der genannten Nebenbahn nur auf die unter Ziffer 1—4 und 7 aufgeführten Artikel ausgedehnt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Stettin, den 30. Oktober 1897. (2480)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Am 15. November d. J. scheidet die seit 1. April d. J. zum Verwaltungsbezirk der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz gehörige Station Bingerbrück aus dem obenbezeichneten Tarif aus und wird vom gleichen Tage ab mit theilweise ermässigten Entfernungen in den Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern aufgenommen. Die Frachtsätze für Bingerbrück-Kattowitz, welche in den süddeutschen Transittarif nicht wieder aufgenommen sind, bleiben noch bis 31. Dezember d. J. in Geltung.

Breslau, den 31. Oktober 1897. (2481)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina (Heft 1). Mit dem 1. Dezember l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält u. a. eine Ergänzung der Tarifbestimmungen, neu einbezogene Stationen, Erweiterungen der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 6 (Erze), 7 (Wolle), 8 (Federn), 10 (Flachs), 11 (Heede), 14 (Papier), 21 (Sämereien), 22 (Korbwaaren), 24 (Heu), 25 (Düngemittel), 28 (Cement), 32 (Harz), 33 (Petroleum-Naphta), 36 (Butter etc.), 38 (Petroleum), 41 (Glaubersalz), 43 (Eier), ferner neue Ausnahmetarife für Möbel zu 5000 kg, für Obst in loser Schüttung und für Kleesaaten, Aufhebung der Frachtsätze für Zwardon, theilweise erhöhte Frachtsätze für Tabak sowie Berichtigungen.

Soweit Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende Dezember 1897.

Abzüge des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen zum Preise von 20 ₰ zu haben.

Breslau, den 28. Oktober 1897. (2482)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr von Deutschland nach Zimony trans. Mit dem heutigen Tage wird die Station Rheinhausen des Direktionsbezirks Köln mit den um je 0,01 Frcs. erhöhten Frachtsätzen für Duisburg in den Artikeltarif 1 A, a, b und c für Eisen und Stahl einbezogen.

Breslau, den 1. November 1897. (2483)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch - österreichischer Verband. Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. ab gelangen im Tarif, Theil II, Heft 1, für den oben bezeichneten Verband unter den für den Ausnahmetarif Nr. 3 A und B geltenden Bedingungen für Holz die nachstehenden direkten Frachtsätze zur Einführung:

Zwischen Sternberg, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Staatsbahnen und	3 A	3 B
	für 100 kg	
	₰	₰
Altwasser	81	67
Dittersbach	78	67
Fellhammer	80	67
Gottesberg	81	67
Waldenburg Oberer Bhf.	80	67
„ Unterer Bhf.	82	67

Breslau, den 2. November 1897. (2484)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutscher Verbands - Gütertarif, Heft Nr. 2 vom 1. September 1890. Mit Gültigkeit vom 15. November 1897 tritt eine anderweite Fassung des Waarenverzeichnisses und der Anwendungs-Bedingungen, sowie eine Ergänzung der Frachtsätze der Klasse II b des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Eisen und Stahl nach den Seehäfen und den Küsten etc.-Stationen in Kraft.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 3. November 1897. (2485)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch - bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. Die Station Rosenheim wurde in den Ausnahmetarif Nr. 2, Abtheilung d (Holzsägemehl als Streumittel) einbezogen.

Auskunft über diese Ausnahmefrachtsätze ertheilt die Güterstation Rosenheim.

München, im Oktober 1897. (2486)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

4. Verdingungen.

Die Anfertigung und Anlieferung von 186 verschiedenen Wasserröhren und Formstücken für das Wasserwerk bei Salbke soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Wasserröhren und Formstücken“ versehen zu dem auf Dienstag, den 16. November 1897, Vormittags 10½ Uhr anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Oktober 1897. (2487)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung und Anlieferung von 27 Stck. Wasserschiebern etc. für das Wasserwerk bei Salbke soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Wasserschiebern etc.“ versehen zu dem auf Dienstag, den 16. November 1897, Mittags 12 Uhr anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Oktober 1897. (2488)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Gesucht wird ein technisch gebildeter

Verwaltungs - Chef.

Derselbe muss nicht nur die erforderliche technische Vorbildung besitzen, sondern auch im Bau und Betrieb von Eisenbahnen praktisch erfahren sein.

Meldungen mit Lebenslauf und Gehaltsansprüchen wolle man mit der Bezeichnung „Persönliche Angelegenheit“ richten an

Herrmann Bachstein,
Berlin S.W., Grossbeerenstr. 88/89.

Deutscher Techniker - Verband.
(begr. 1884.)
Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker - Ztg.“ — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Aelterer, erfahrener, militärfreier, unverheiratheter,

Eisenbahn-Ingenieur,

akademisch gebildet (Abiturient eines Realgymnasiums, königlich Technische Hochschule - Hannover, königliche Bauakademie - Berlin), praktischer selbstständiger Arbeiter, der englischen Sprache völlig, des französischen theilweise mächtig, sucht sich zu verändern. — Lange Jahre bei Vorarbeiten, Bau und Betrieb von Voll- und Nebenbahnen in Britisch-Ostindien (einige Zeit auch in Deutschland) thätig. Gute deutsche und englische Zeugnisse. Nicht abgeneigt ins Ausland zu gehen. Mit orientalischen resp. ausländischen Verhältnissen vertraut. Offerten unter **D 8368** an **Rudolf Mosse, Köln** erbeten.

Gesucht für baldigen Eintritt akademisch gebildete

Ingenieure

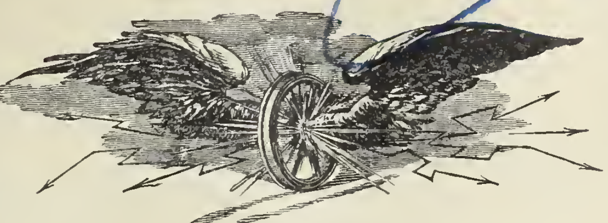
mit Erfahrungen im Bau von Strassen- u. Kleinbahn. Angebote mit Zeugnissabschriften, Lebenslauf und Gehaltsansprüchen an
Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, Nürnberg.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von R. von Decker's Verlag, betreffend Handbuch für den Eisenbahndienst, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 88. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 10. November 1897.

Inhalt:

Zur Unfallsfrage.

Wenn auch Betriebsunfälle auf Eisenbahnen stets vorkommen werden, so spricht doch die Häufung derselben in diesem Sommer dafür, dass ganz besondere, vorübergehende Verhältnisse die Veranlassung gegeben haben müssen. Woher kommt es, dass mit einem Mal so bedeutend mehr Unfälle eingetreten sind, als sonst im Durchschnitt vorkommen? Es gibt meines Erachtens hierauf kaum eine andere Antwort als die: während in anderen Jahren der starke Güterverkehr sich auf den Herbst, die Wintermonate und der starke Personenverkehr auf die Sommermonate beschränkte, war in diesem Sommer nicht nur der Personen-, sondern auch der Güterverkehr ein äusserst reger. Bei dieser Häufung des Verkehrs versagten Einrichtungen und Menschen, die unter anderen Verhältnissen genügt hätten.

Die Versager durch zu starke Anspannung der Beamten begründen zu wollen, erscheint nicht gerechtfertigt: mag auch in einzelnen Fällen eine längere, als bestimmungsgemäss zulässige Dienstdauer konstatirt sein, im ganzen wird wenigstens im Bereiche der preussischen Staatsbahnen mit Peinlichkeit darauf geachtet, dass Beamte und Arbeiter nicht zu lange im Dienste gehalten werden. Wenn in der Presse grade hiervon viel gesprochen wird, so hat das seinen Grund in dem Umstande, dass sich in dieser Hinsicht auch Laien mitzureden für berechtigt halten und die Zeitungen z. Th. nur zu gern geneigt sind, sich — der Oeffentlichkeit gegenüber zum Vertreter aller und oft sehr unberechtigter Forderungen des Personals, speziell der in verantwortungsvoller Stelle befindlichen Unterbeamten und Arbeiter zu machen. Ich wage die Behauptung, dass durch dieses Wohlwollen der Presse manche der betreffenden Beamten nicht bessere geworden sind.

Eine Ueberlastung der Beamten der Zeit nach kommt, wie gesagt, nur selten vor, aber bisweilen mag eine reichlichere Belastung infolge der Menge der gleichzeitig vorzunehmenden Arbeiten, deren Eintreten ja allerdings manchmal vorher nicht

bestimmt werden konnte, entstehen; ich meine z. B. die starke Inanspruchnahme eines Stationsbeamten bei gleichzeitiger Abfertigung mehrerer Züge, welche auf der Station ausserfahrplanmässig kreuzen. Auch ist vielleicht hier und da die Zahl der etatsmässigen Beamten im allgemeinen für sehr starken Verkehr etwas gering bemessen, so dass zeitweilig in zu grossem Umfange auf Hilfspersonal — welches indess natürlich auch vollständig ausgebildet ist — zurückgegriffen werden muss.

Bei dem wahrhaft rapiden und gar nicht vorauszusehenden Anwachsen des Verkehrs war es gar nicht möglich, mit der Entwickelung der bestehenden Einrichtungen und Transportweisen überall gleichen Schritt zu halten. Abgesehen davon, dass viele Bahnhöfe in den letzten Jahren erweitert worden und dass die verschiedensten Sicherheitsvorkehrungen und Verbesserungen im Betrieb durchgeführt worden sind, ist die Art und Weise, wie der Transport von Menschen und Gütern bewerkstelligt wird, im grossen und ganzen derselbe geblieben wie früher, wo der Verkehr wesentlich geringer war. Wie früher werden dieselben Geleise von Güter- und Personenzügen befahren, wie früher bewegen sich lange Güterzüge langsam auf oft sehr belebten Strecken, auf jeder kleinen Station haltend und rangirend und dadurch eine stete Gefahr werdend für die Personenzüge. Diese letzteren selbst sind zu schwer und nicht zahlreich genug. Ein weiterer Uebelstand ist in der Beförderung von Eilgütern und Vieh mit Personenzügen zu erblicken. Meines Erachtens hätte die Einführung der Luftbremse und der Dampfheizung einen Grund für die Entfernung der Eilgutwagen aus den Personenzügen geben sollen, anstatt dessen hat man Güterwagen mit festen oder gar mit losen Luft- und Dampfleitungsröhren versehen, die zu wiederholten Störungen Veranlassung gaben.

Der grösste Feind des Eisenbahnbetriebes ist die Unpünktlichkeit der Züge; auf verkehrsreichen Strecken gehört ein ganz regelmässiger Betrieb aber fast zu den Seltenheiten. Das Unterbringen der Reisenden bei langen Personenzügen, das Ein- und Ausladen von Gepäck und Eilgütern, welche letztere man der langsamen Güterzugsbeförderung wegen auf die Personenzüge verweisen musste, das Ansetzen von Verstärkungswagen und Durchgangswagen von Seitenlinien und, last not least möchte man fast sagen, das Ein- und Ausladen von Postpacketen deren Zahl wohl auch infolge der Rundreisekarten ausserordentlich gestiegen sein muss, bringen bei Zügen, denen nicht lange Aufenthaltszeiten zur Verfügung stehen, immer Verspätungen hervor, die wieder andere Züge in Mitleidenschaft ziehen. Und die Güterzüge erleiden die Verspätungen, wenn man von solchen absieht, die durch verspäteten Eingang der Personenzüge hervorgerufen werden, infolge des, wie die Verhältnisse liegen, wohl nothwendigen, übervielen Rangirens. Dieses unausgesetzte Rangiren mit z. Th. sehr langen Zügen, dem ein grosser Theil der Zughaken und Zugstangen usw. zum Opfer fällt, nimmt die Stationen bei starkem Verkehr sehr häufig über die fahrplanmässige Aufenthaltszeit in Anspruch und wird, weil dazu auch die Hauptgeleise benutzt werden müssen, eine hervorragende Gefahrquelle, wie es die verschiedenen Unfälle der vergangenen Monate zur Genüge dargethan haben. Wegen des Rangirens auf den Hauptgeleisen müssen oft Züge vor dem Bahnhofe halten, denen vielleicht andere auf Stationsentfernung schon folgen. Um die Verspätungen möglichst gering zu erhalten, wird geeilt, mitunter vielleicht unter Beiseitesetzung der gebotenen Vorsicht: kaum dass der vor dem Signale aufgehaltene Zug in den Bahnhof einfährt, wird schon der folgende Zug angenommen; hat nun vorher eine Zugtrennung, wie sie beim Anhalten und Anfahren langer Züge bei ungünstigen Steigungsverhältnissen und bei den vielfachen, beim Rangiren bewirkten Anbrüchen der Zughaken und Zugstangen nicht selten vorkommen, stattgefunden, ist die Gefahr vorhanden, dass der folgende Zug auf den stehen gebliebenen Zugtheil auffährt.

Zuweilen mag es — allerdings ganz vorschriftswidriger Weise — selbst vorkommen, dass, um überhaupt einen Zug nicht vor dem Abschlusssignale halten zu lassen, die Einfahrt schon erlaubt wird, wenn das Rangiren thatsächlich noch nicht beendigt ist und doch noch ins Hauptgeleis rangirt wird, in der Annahme, dass bis zu der erfolgenden Einfahrt des Zuges das Geleis frei sein wird.

Man kann und wird sagen: Das verstösst ja in dem einen, wie in dem anderen Falle gegen die klaren und unzweifelhaften Bestimmungen der bestehenden Ordnungen; weder darf ein, dem ersten folgender Zug angenommen werden, ehe nicht der Schluss des ersten Zuges im Bahnhof ist, noch darf Einfahrtssignal gegeben werden, so lange nicht die Hauptgeleise vollständig frei sind und das Rangiren in diese Geleise eingestellt worden ist.

Bestimmungen allein sind aber, wie die Erfahrung lehrt, nicht immer ein wirksamer Schutz, denn in der Eile, die sehr oft geboten ist, wird auch eine ganz klare Bestimmung leicht unbeachtet gelassen. Es müssten alle Verrichtungen mit einer gewissen Ruhe vorgenommen werden können, aber oft sind die Stationsbeamten in schwieriger Lage, wenn es gilt bei eingetretenen Verspätungen rasch und richtig zu verfügen. In solchen Fällen ist grössere Umsicht zu entwickeln, als viele Stationsbeamten sie besitzen und menschlich ist es, wenn dann Versehen gemacht werden, die unter gewöhnlichen Verhältnissen nicht vorkommen.

Will man die Unglücksfälle auf das Geringstmaass beschränken, so muss m. E. daher vor allen Dingen dahin gestrebt werden, den Zugsverkehr durchaus regelmässig zu gestalten und die Gefahren zu beseitigen, welche den Personenzügen aus den langsamen Güterzügen mit dem endlosen Rangiren und diesen letzteren Zügen selbst erwachsen aus den Zugtrennungen infolge der früher beim Rangiren beschädigten Zugvorrichtungen. Das Wünschenswertheste wäre ja, die Güterzüge ganz von den Personenzuggleisen zu entfernen, auf letzteren nur kurze Züge in rascherer Aufeinanderfolge zu fahren — wo dann der elektrische Betrieb als der zweckmässigste sich von selbst aufdrängen würde — Eilgüter, Reisegepäck und Postpackete von den Personenzügen auszuschliessen*), abgesehen von dem Gepäck, welches in die Wagen mitgenommen werden kann.

Dieses Ideal ist aber nur schwer und jedenfalls nicht in nächster Zeit zu erreichen, vorläufig muss mit den vorhandenen Einrichtungen noch gerechnet werden. Und da bleibt nur übrig zunächst den Güterverkehr in der Weise zu bewältigen, dass eine Trennung in Fern- und Ortsverkehr geschaffen wird derart, dass, wie ich es bereits früher einmal in der „Deutschen Bauzeitung" **) in einem Aufsatze über „Einrichtungen zur schnelleren Beförderung von Eisenbahngütern" ausführte, die Ferngüterzüge nur auf wenigen Stationen halten dürfen, wohin die mitzunehmenden Wagen von den Zwischenstationen unrangirt vorgeschoben und wo sie in Gruppen zusammengestellt rasch in die Züge eingestellt werden können, unter Benutzung zweckmässiger Einrichtungen, wie Schiebebühnen, elektrisch betriebener Capstans usw.

In neuerer Zeit sind auch schon auf verschiedenen Strecken durchgehende Güterzüge und Eilgüterzüge eingerichtet worden, aber doch werden noch immer lange Züge gefahren, welche auf allen Stationen halten, rangiren, sich verspäten und Unordnung in den Gang anderer Züge bringen; und bei vielen Personenzügen wird trotz der Eilgüterzüge noch viel Eilgut befördert, dessen Ein- und Ausladung Verspätungen hervorruft.

Legt man den Güterzügen im allgemeinen eine grössere Geschwindigkeit bei, d. h. lässt man die Aufenthalte auf den Zwischen-

*) Es würde dies den weiteren Vortheil haben, dass die Belästigungen der Reisenden durch die Gepäck- und Postkarren, von denen ich schon gleichzeitig 10 Stück auf einem Bahnsteige habe stehen sehen, fortfiele.

**) „Deutsche Bauzeitung" Nr. 62, 1890, S. 369.

stationen fortfallen und sorgt man an richtiger Stelle für die Einlegung von Eilgüterzügen, dann können die Personenzüge von dem Eilgutverkehr und von den Postpacketen entlastet werden. Durch die vielen Aufenthalte der Güterzüge auf den Stationen wird die Durchschnittsgeschwindigkeit, mit der die Güter fortgeschafft werden, zum Theil fast auf diejenige herabgedrückt, die mit Fuhrwerk zu erzielen ist. Dabei besteht ein Zug oft zur Hälfte aus Wagen, welche weite Entfernungen zu durchlaufen haben. Es wird daher mit einer rascheren Beförderung der Güterzüge auch noch ein rascherer Wagenumlauf erzielt, was zu Zeiten von grossem Werthe sein muss.

Alsbald wird man aber, wenn gründlich geholfen werden soll, zur Herstellung zweiter, dritter und vierter Geleise auf Strecken vorgehen müssen, auf denen der Verkehr jetzt schon ein dichter ist. Dann wird man für die Güterzüge besondere Geleise erhalten und ist nicht mehr gehindert auf den Personengeleisen Elektrizität zu verwenden, die allein doch nur in den Stand setzt, eine vollkommene Personenbeförderung mit vielen Zügen zu schaffen. Br.

Auch die vorstehenden, von geschätzter Seite uns zugegangenen Darlegungen dürften einen Beweis dafür liefern, dass die neuerdings zur Erhöhung der Betriebssicherheit in Vorschlag gebrachten Maassnahmen (vergl. Nr. 83 d. Bl.) — namentlich soweit sie auf eine Verminderung der grösstzulässigen Stärke der Güterzüge gerichtet sind — einen Kernpunkt der Frage treffen.

Die Begrenzung der Maximal-Zugslänge ist eine vielumstrittene Frage, die schon wiederholt von Betriebssachverständigen zum Gegenstand eingehender Erörterungen gemacht worden ist. Sie berührt die Interessen der Eisenbahnverwaltungen in hohem Grade auch in finanzieller Hinsicht, denn eine Herabsetzung der zulässigen Achsenzahl für Güterzüge würde stellenweise nicht nur eine entsprechende Vermehrung der Züge — also der Zugskräfte und des Personals — zur Folge haben, sondern unter Umständen auch den Ausbau einer grösseren Reihe von Bahnhöfen bezw. eingeleisigen Strecken bedingen können. Dem Kostenaufwande, der hierdurch eventl. erwachsen würde, ständen indessen auch Ersparnisse insofern gegenüber, als durch die Beschleunigung der Güterzüge die Zugskräfte und das Begleitpersonal schneller wieder verfügbar werden würden, sowie auch viele Vorspanndienste in Wegfall kommen könnten. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass der Ausbau mancher Bahnhöfe, deren Geleise für die jetzige grosse Zugslänge nicht mehr ausreichen, infolge der Herabminderung der Achsenzahl wenigstens bis auf weiteres erspart werden könnte.

Die Mehrzahl der Betriebskundigen dürfte sich schon jetzt darüber im Klaren sein, dass die übermässig langen Züge, wie sie unter den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen beinahe zur Regel geworden sind, für den Betrieb eine Gefahr bilden, und dass für die Güterzüge eine entsprechende Verminderung der Achsen-Höchstzahl im Interesse der Sicherheit und der betrieblichen Ordnung im allgemeinen auf die Dauer nicht hintanzuhalten sein wird.

Die grösstzulässige Achsenzahl für Güterzüge war früher bekanntlich auf 200 festgesetzt; ihre Herabminderung auf 150 erfolgte bereits vor mehr als 22 Jahren mit dem Inkrafttreten des Bahnpolizeireglements für die Eisenbahnen Deutschlands. Diese Grenze ist noch heute maassgebend. Thatsächlich sind indess die Verhältnisse, welche für die Bemessung der Achsen-Höchstzahl entscheidend sind, seit jener Zeit durchaus andere geworden und zwar insofern, als inzwischen sowohl das Eigengewicht der Wagen als auch die Belastung derselben zumeist erhöht worden ist. Das Bruttogewicht einer Achse ist jetzt also keineswegs mehr dasselbe, was es vor 22 Jahren war. Die Züge sind indess nicht nur schwerer, sondern auch l ä n g e r geworden, weil die Wagen jetzt durchschnittlich erheblich länger gebaut werden als früher. Unter diesen Umständen erscheint unseres Erachtens eine entsprechende Reduktion der Achsenzahl für Güterzüge angesichts der Entwickelung der Verhältnisse durchaus zeitgemäss.

Die Bedenken, die gegen die Beförderung besonders langer und schwerer Züge geltend gemacht werden, beruhen hauptsächlich in Erwägungen betriebstechnischer Natur. Die Zugskräfte zur Fortbewegung würden sich — wenn man von der Stärke des Oberbaues absieht — wohl jederzeit beschaffen lassen, mag die Belastung der Züge noch so sehr anwachsen. Nicht zu beseitigen aber ist die Gefahr des Zerreissens, die naturgemäss bei schweren und langen Zügen eine weit grössere ist als bei leichten. Auch bleibt zu bedenken, dass die Zerreissungsgefahr noch dadurch vermehrt wird, dass auf Strecken mit lebhaftem Zugsverkehr bei fortgeschrittener Entwickelung der Streckenblockirung die Züge häufiger genöthigt sein werden, zwischen den Bahnhöfen zu halten und sodann wieder anzufahren. Diese Gefahr wird zweifellos vermindert, wenn die Höchstachsenzahl ermässigt und damit die Schwere der Züge vermindert wird.

Ausserdem werden — wie bereits in dem vorstehenden Aufsatze angedeutet — mit der Vergrösserung des Zugsgewichtes und der Zugslänge alle Manipulationen, die mit der Behandlung der Züge auf den Bahnhöfen zusammenhängen, sowie weiter auch das rechtzeitige Bremsen und Anhalten der Züge wesentlich erschwert. Hiervon abgesehen liegt es thatsächlich so, dass die Bahnhofsgeleise für die jetzige Betriebsweise vielfach nicht mehr ausreichen und die Auskömmlichkeit der Stationen immer mehr in Frage gestellt wird.

Hiernächst würde den Eisenbahnverwaltungen durch die Formirung leichterer Züge noch der weitere grosse Nutzen erwachsen, dass deren Beförderung beschleunigt werden könnte. wodurch eine weit vollkommenere Einhaltung des Betriebsplanes zu ermöglichen wäre. Ein fernerer und zwar sehr schwer wiegender Vortheil bestände in der erhöhten Ausnützung des Wagenmaterials. Die Erfahrungen der letzten Zeit haben auf's Neue dargethan, dass selbst mit einer Vermehrung der Güterwagen in weitestem Umfange nicht genug erreicht wird, wenn die Züge auf den Bahnhöfen und Strecken unverhältnissmässig lange liegen bleiben müssen. Auch darf nicht übersehen werden, dass jede derartige Unregelmässigkeit im Güterzugsverkehr auch den Lauf der Personenzüge ungünstig beeinflusst und insofern ein nicht zu unterschätzendes Gefahrsmoment bildet.

Wie sich die Mehrzahl der Eisenbahnverwaltungen zu den Vorschlägen auf Herabsetzung der Achsen-Höchstzahl stellen wird, bleibt abzuwarten. Jedenfalls darf an dem Bestreben a l l e r Verwaltungen, die Betriebssicherheit — auch unter Uebernahme finanzieller Opfer — zu fördern, nicht gezweifelt werden. Von diesem Standpunkt aus wird man unter allen Umständen auf eine sachgemässe und unbefangene Prüfung der vorliegenden Vorschläge mit Bestimmtheit rechnen können. Die etwaige Rücksicht, dass durch die Aufnahme einer weiteren beschränkenden Bestimmung in die Betriebsordnung der Spielraum des eigenen Ermessens der einzelnen Verwaltung beschränkt werden könnte, dürfte nicht in Frage kommen, wenn es sich um ein anerkanntes Bedürfniss handelt und wenn die Aussicht besteht, mit der vorgeschlagenen Maassnahme wirklich zu einer wesentlichen Erhöhung der Betriebssicherheit zu gelangen.

Wie schwierig es indessen mitunter gerade im Eisenbahnwesen ist, das wirkliche Bedürfniss rechtzeitig zu erkennen, das tritt zuweilen schon bei der Behandlung weit untergeordneterer Betriebsfragen deutlich hervor; wir verweisen in dieser Hinsicht nur auf die zuletzt in No. 76 dieses Blattes behandelte Frage wegen des Zugsschlusssignals, in welcher trotz der eingehendsten und unbefangendsten Erörterung seitens hervorragender Betriebstechniker bisher ein Einverständniss noch nicht zu erzielen war, obwohl die Angelegenheit schon seit geraumer Zeit den Gegender Debatte bildet,

Bei dem fortgesetzten und rapiden Anwachsen der Verkehrsaufgaben, welche von den Eisenbahnen zu bewältigen sind, ist eine gewisse Voraussicht im Eisenbahnwesen doppelt nöthig. Sollte die grundsätzliche Umgestaltung des Zugsverkehrs, wie sie mit der Annahme der verminderten Achsen-Höchstzahl zweifellos verbunden wäre, nicht sogleich auf sämmtlichen Strecken durchführbar sein, dann wäre wohl die Erwägung vorzubehalten, ob nicht eine Uebergangsfrist festzusetzen sei, binnen welcher die erforderlichen Maassnahmen in die Wege zu leiten seien.

Die Berliner elektrische Stadtbahn von Siemens & Halske.

(Schluss aus Nr. 87.)

2. Linienführung der Bahn.

Die Erfahrung lehrt, dass man auf einer vollspurigen Lokomotivbahn, selbst bei unverschieblichem Radstand der Betriebsmittel, Neigungen von 1:40 und darüber und Krümmungen bis zu 125 m Halbmesser und darunter verwenden kann. Sind die Betriebsmittel mit Drehgestellen ausgerüstet, wie sie die Wagen der elektrischen Hochbahn erhalten, so kann man in der Anwendung starker Krümmungen noch erheblich weiter gehen, wie denn in Nordamerika auf gewöhnlichen Lokomotivgeleisen von Drehgestellwagen in einzelnen Fällen Krümmungen von 50 m durchfahren werden. Bei Strassenbahnen finden sich selbst bei festem Radstand an Strassenbiegungen Krümmungen von 15 m Halbmesser nicht selten.

Dennoch hat man bei der Hochbahn steilere Bahnneigungen als 1:100 und Krümmungshalbmesser unter 100 m für gewöhnlich nicht angewendet, ist aber, wo es erforderlich war, doch auch unbedenklich mit den Neigungen auf 1:60 und unter besonderen Verhältnissen auf 1:40, einmal auch auf 1:38 gegangen und hat ausnahmsweise auch Krümmungshalbmesser von 90 m, in einem Fall sogar, bei der Durchfahrung des Eckgrundstückes Kurfürstendamm und Tauenzienstrasse, einen solchen von 60 m angewendet. Die Nothwendigkeit, die Neigung von 1:40 anzuwenden, ergab sich beim Uebergang von der Hoch- in die Unterpflasterbahn neben dem Potsdamer Bahnhofe, um die Uebergangsrampe möglichst kurz zu halten, sodann infolge der eigenartigen Schwierigkeit, die drei Bahnzweige neben der Potsdamer Bahn in geeigneter Weise zu verbinden. Die Schwierigkeit dieser Vereinigung ist auf Betriebsrücksichten zurückzuführen. Das Einfachste wäre gewesen, die Geleise mittelst eines Bogendreieckes zu verbinden, in dem sich die Geleise nach Art der Abbildung 1 in den Punkten K_1, K_2 und K_3 überkreuzen. Wenn dann aber bei einer Zugfolge von 5 Minuten nur in gewissen Zwischenräumen einzelne durchgehende Züge zwischen dem Zoologischen Garten und der Warschauer Brücke verkehren, ohne den Potsdamer Bahnhof anzulaufen, alle anderen Züge aber an den Potsdamer Bahnhof herangeführt werden, so bewegen sich ganze Zuggruppen von 5 Minuten Abstand hinter einander folgender Züge von Geleis 1 über 5 und 6 nach 3 und gleichzeitig von 4 über 5 und 6 nach 2; in dieser Zeit bleibt der die durchgehende Verbindung vermittelnde Bogen 1, 2—3, 4 unbefahren. Im Zeitraum von 5 Minuten würden über die Kreuzung K_3 2 Züge der ersten Gruppe, einer von Süden nach Norden und einer von Norden nach Osten, fahren, d. h. die Kreuzung würde in Zwischenräumen von $2^1/_2$ Minuten von Zügen abwechselnder Richtungen durchfahren. Vergegenwärtigt man sich die Möglichkeit, dass sich einmal über der Kreuzung ein Zug der Richtung Norden-Osten befindet, während ein Zug auf die Kreuzung in nördlicher Richtung zufährt und gleichzeitig ein Zug von Geleis 4 auf 5 übergeht, so muss man anerkennen, dass selbst bei regelmässiger Betriebsführung, namentlich wenn die normale Zugfolge gar auf 2 oder $2^1/_2$ Minuten gebracht werden soll, unter Umständen Verwickelungen entstehen können, die auch durch die scharfsinnigsten Sicherheitsvorrichtungen nicht fernzuhalten sein werden. Um in der Fahrplanbildung vollständig unabhängig zu sein, hat man sich entschlossen, alle drei Kreuzungen K_1, K_2 und K_3 zu beseitigen und anstatt dessen die Geleise zu über- und unterführen, sodass sie von einander unabhängig werden. Es verbleiben dann nur die Weichen, an deren jede nur in gleicher Richtung Züge heranfahren, bei dreien gegen die Spitze, bei den anderen drei mit der Spitze.

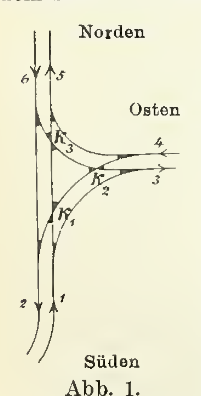


Abb. 1.

Die Beseitigung der Kreuzungen war ohne Zuhilfenahme von Steigungen 1:40 und 1:39 und von Krümmungen mit 90 m Halbmesser nicht durchführbar, aber dem Betrieb erwachsen überhaupt keine solchen Mehrkosten durch die veränderte Gestaltung des Geleisdreieckes, dass sie ins Gewicht fallen könnten gegen den durch die veränderte Anlage erzielten Gewinn an Betriebssicherheit und die grössere Unabhängigkeit des Fahrplans. Der Techniker hat hier dem Betriebsmanne erfolgreich in die Hände gearbeitet, aber auch der Verkehr zieht aus der Anlage insofern einen ausserordentlichen Nutzen, als die Leistungsfähigkeit der ganzen Hochbahn um ein Erhebliches in die Höhe gerückt ist.

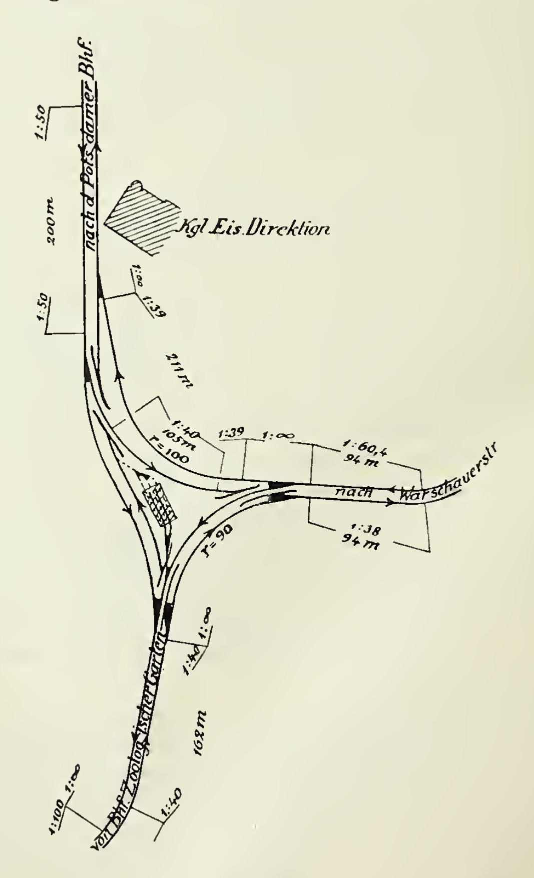


Abb. 2.

In Abbildung 2, die eine schematische Darstellung der getroffenen Anordnung ist, findet sich noch ein Wagenschuppen innerhalb des Bogendreiecks angedeutet. Derselbe ist zweigeschossig gedacht; die verschiedene Höhenlage der Geleise führte zu dieser Anordnung.

Abgesehen von diesem Geleisdreieck wird es zur Anwendung der Steigung 1:40 nur noch da kommen, wo die Hochbahn über andere Bahnen, wie späterhin am Zoologischen Garten über die Stadtbahn, weggeführt werden soll.

3. Haltestellen.

Die Bahn erhält 3 End- und 10 Durchgangsstationen. Die geringste Stationsentfernung beträgt 340, die grösste (Potsdamer Strasse - Potsdamer Platz) 1 940 m, die mittlere rund 850 m. Die Endstationen werden so gebaut, dass die Weiterführung der Linie nach allen drei Richtungen keine erheblichen Schwierigkeiten macht; die Station am Potsdamer Bahnhof wird als Durchgangsbahnhof ausgebaut, sobald der Bau der als nördliche Fortsetzung geplanten Unterpflasterbahn nach dem Bahnhof Friedrichstrasse und weiter spreeaufwärts bis zum Schlossplatz in sicherer Aussicht steht.

Die Durchgangsstationen sind einfache Haltestellen mit auf der Aussenseite der Geleise liegenden Bahnsteigen. Die Geleise gehen unverändert zwischen den Bahnsteigen durch, nicht wie bei der Berliner Stadtbahn, wo sie um einen breiten Mittelsteig herumgeführt sind, sondern wie bei den Newyorker Hochbahnen, den Londoner Untergrundbahnen, der Liverpooler Hochbahn usw., wo man überall besonderen Werth darauf legte, Reisende der beiden Fahrrichtungen völlig auseinander zu halten und ausserdem mancherlei technischen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, die mit der Anordnung von Inselsteigen verknüpft sind. Die Stationen müssen auf Treppen mit einem Höhenunterschied zwischen Strasse und Bahnsteig von 6,15 m erstiegen werden, während bei der Stadtbahn bis zu 7,2 m, bei den Londoner Untergrundbahnen bis zu 9,2 m zu steigen sind. Die bauliche Ausrüstung der Haltestellen ist aufs Nothwendigste beschränkt. Warteräume und Abortanlagen fehlen. Auf den durch einen Vorraum gegen Zugluft geschützten, überdeckten Treppen, die einen kleinen Schalter für den Fahrkartenverkauf zwischen sich einschliessen, gelangt man zwischen wannenartigen Schaffnerständern hindurch auf die mit einer Halle überdeckten Bahnsteige. Die Schaffner haben, wie bei der Stadtbahn, die Fahrkarten zu prüfen und zu entwerthen oder abzunehmen. Für den Verkauf der Fahrkarten werden gegebenenfalls ausschliesslich automatische Verkäufer aufgestellt. Die Bahnsteige werden 3 m breit und zunächst so lang angelegt, dass daran vier zu einem Zuge zusammengekuppelte Wagen Platz haben; sie können aber gegebenenfalls bis zur Länge von 6 und 7 Wagen nachträglich verlängert werden.

Von den Bahnsteigen gelangt man mit einem einzigen Tritt, entsprechend einer 15 cm hohen Stufe, in die Wagen. Da deren Fussböden rund 1 m hoch über der Schiene liegen, werden die Bahnsteigflächen rund 85 cm über Schienenoberkante sich befinden.

An den Bahnendpunkten stossen die Seitensteige an einen den Geleisen vorgelagerten Kopfsteig, von dem aus noch ein Zwischensteig zwischen die entsprechend auseinander gerückten Geleise geführt wird. Der Betrieb wickelt sich dann in der Weise ab, dass die Fahrgäste aus den eingefahrenen Zügen rechts aussteigen, während gleichzeitig auf der entgegengesetzten Seite eingestiegen wird, ähnlich wie es auch in London auf vielen Kopfbahnhöfen geschieht. Der Grundsatz, dass überall in der Richtung der zurückgelegten Fahrt rechts ausgestiegen und in der Richtung der anzutretenden Fahrt rechts eingestiegen wird, ist damit zur allgemeinen Richtschnur genommen, was nicht hätte geschehen können, wenn man, wie bei der elektrisch betriebenen Metropolitan West Side Hochbahn in Chicago, den Zwischensteig lediglich für die einsteigenden Personen bestimmt hätte. An den Endstationen muss, da sich hier ein- und ausfahrende Züge begegnen, zwischen die Geleise ein Weichenkreuz eingelegt werden, dessen Weichen vom Bahnsteig aus elektrisch gestellt werden und das elektrisch gesichert werden soll.

Am Zoologischen Garten sollen südlich neben den Streckengeleisen Aufstellungsgeleise für Leerzüge und einzelne Wagen die in den Stunden stärksten Verkehrs gebraucht werden könnten, angelegt werden. Auf und unter dem Viadukt am östlichen Ende der Bahn werden Wagenschuppen und Werkstätten für die Hochbahn hergerichtet. Die Haltestelle Potsdamer Bahnhof wird, wie früher bemerkt, gegebenenfalls sofort als Durchgangsstation ausgebaut.

4. Baulichkeiten.

Die Bahn wird auf ihrer ganzen Länge von 10,15 km zweigeleisig mit voller Spurweite ausgebaut und erhält in den Geraden 3,0 m Geleisabstand, der in Krümmungen entsprechend dem Wagenausschlag vergrössert wird. Die Breite des Bahnkörpers beträgt 7,0 m, mindestens aber 6,8 m. Bei 7 m Breite des normalen Viadukts zwischen den Geländern und 2,3 m Breite der Betriebsmittel bleibt ein Spielraum von 0,7 m zwischen zwei an einander vorüberfahrenden Wagen und von 0,85 m zwischen Wagen und Geländer. In Tunnelstrecken werden an den Wänden nur 0,35 m Spielraum vorhanden sein. In der Mitte erhalten die Tunnel eine 0,25 m breite Stützenreihe, die den mittleren Spielraum auf 0,95 m bringt. Danach wird die lichte Tunnelweite 6,25 m (in Budapest 6,0 m) betragen. Die Höhe der Tunnel entspricht derjenigen des Profils des lichten Raumes; sie beträgt danach 3,3 m (in Budapest 2,8 m).

Der Unterbau der Bahn wird, abgesehen von den Endstrecken am Zoologischen Garten und an der Warschauer Brücke und einigen Abschnitten des Bogendreiecks am Potsdamer Bahnhof, aus Eisen hergestellt. Stein kommt als Baumaterial sonst noch für die Pfeiler grösserer Ueberbauten zur Anwendung, abgesehen von den Sockeln der eisernen Viaduktstützen und der Ausmauerung der Tunnelstrecke. Man wird den Viadukt möglichst aus normalen Theilen herstellen; bei der Ueberschreitung der Wasserläufe, Bahnhöfe, breiter Plätze werden indessen besondere Bauten erforderlich. Bei der normalen A ordnung ruht die Fahrbahn in den Strassenzügen auf zwei durchlaufenden Längsträgern, die von zwei 3,5 m von einander entfernten Stützenreihen getragen werden. Letztere werden auf den Mittelstreifen der von der Bahn benutzten Strassenzüge gestellt, deren Charakter als Promenaden dadurch indessen nicht beeinträchtigt wird. Es sind zunächst drei Normalstützweiten von 12, 16,5 und 21 m eingeführt. Stützen und Hauptträger sind gewissermaassen eins und der ganze Ueberbau stellt sich gleichsam dar als eine lange Reihe von Tischen, die mit Abständen aufgestellt sind und in deren Zwischenräume Tragekonstruktionen eingehängt sind, die dem übrigen im Ansehen genau entsprechen. Das äussere Ansehen des Viadukts bleibt genau so, wie wenn der ganze Längsträgerbau ein einheitliches Ganzes darstellte, obwohl die Einhängestellen als Gelenke und so ausgebildet sind, dass für die durch die Wärmeunterschiede hervorgerufenen Längenänderungen der Träger der erforderliche Spielraum vorhanden ist.

Die Anordnung der Gelenke ist im Einzelnen verschieden. Bei den 12 m weiten Oeffnungen können sich die Stäbe *a b* (Abbildung 3), mit denen die Einhängeträger auf die übertretenden Enden der Nachbarträger gestellt sind, um die unteren Endpunkte etwas drehen. Bei jeder aus einer Längenänderung der Träger herrührenden Bewegung von *ab* müssen Ober- und Untergurt in der Längenrichtung mit etwas Spiel folgen können. Dieses Spiel ist dadurch hergestellt, dass die Löcher für die Befestigungsniete bei *c* und *d* länglich gestaltet sind. Bei *a* und *b* befinden sich kräftige Gelenkbolzen.

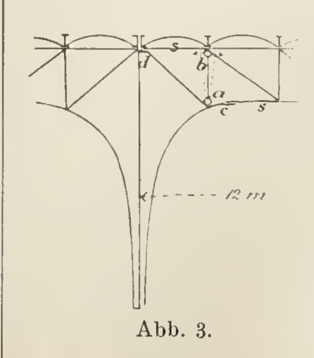


Abb. 3.

Bei den 16,5 m weiten Oeffnungen sind die Stäbe *a b* feste Theile der überstehenden Trägerenden (Abbildung 4). Das

obere Drittel jedes Stabes *ab* ist in der Quere so auseinandergezogen, dass im Zwischenraum ein Sattel entsteht, auf den die Einhängeenden gelegt sind; auf diesem Sattel können sie ein wenig, um das Maass der Längenänderungen, hin- und herrutschen. Der Untergurt ist bei *c* in derselben Weise wie bei den 12 m-Oeffnungen, verschieblich. *s s* in Abbildungen 3 und 4 sind spannungslose Stäbe. Beide Gelenkanordnungen sind ebenso einfach wie geschickt und zweckmässig durchgebildet.

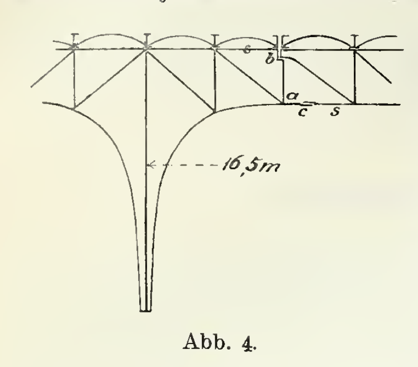


Abb. 4.

Aber auch die ganze Fahrbahntafel muss bei Längenänderungen der Hauptträger mitgehen können und demgemäss nachgiebige Stossstellen erhalten. Bei den 12 m weiten Oeffnungen liegen solche Stellen über den Stützen, bei den 16,5 m weiten über den Gelenken. Während sonst die Querträger des Viadukts einfache I-Eisen sind, hat man an diesen Stossstellen 2]-eisen, die mit dem Rücken gegen einander gekehrt sind, aber einen kleinen Zwischenraum haben, als Querträger verwendet; das eine]-eisen befindet sich auf dem festen, das andere auf dem eingehängten Hauptträger. Bei Längenänderungen im Viadukt ändern diese]-eisen ein wenig ihren Abstand.

Zwischen die Querträger sind Gewölbbleche gespannt, die nicht unwesentlich zur Versteifung der Fahrbahn beitragen. Darüber wird zwischen den Querträgern, deren Enden mit Stirnblechen geschlossen werden, eine Kiesdecke ausgebreitet und abgeglichen und mit einer über die Querträger sich hinweg erstreckenden 2,5 cm starken Asphaltschicht abgedeckt. Auf diese Weise wird eine durchlaufende dichte Abdeckung geschaffen, die das unter der Bahn verkehrende Publikum gegen Regen und Sonnenbrand schützt. Die Abdeckung der Brückentafel trägt nach den darüber angestellten Versuchen aber auch wesentlich dazu bei, das Fahrgeräusch zu mildern: schon lange ist anerkannt und in den Lehrbüchern über Brückenbau — von Winkler u. a. — bestätigt, dass ein geeignetes Mittel zur Verminderung des Betriebsgeräusches in der Anwendung eines Kiesbettes in der Fahrbahn besteht. Das Niederschlagswasser wird von der Fahrbahn durch Abfallrohre in die städtische Kanalisation geleitet.

Zum Tragen des Gestänges dienen ausschliesslich die Querträger, auf denen die Fahrschienen so aufruhen werden, dass der durch sie zur Betriebsstation zurückgeleitete elektrische Arbeitsstrom nicht in den eisernen Unterbau und das Erdreich gelangen kann. Gleichzeitig werden die Schienenunterlagen eine schalldämpfende Wirkung haben. Um dies zu erreichen, werden die Schienen mittelst Zwischenlagen von Filz auf Hartholzstücke gelegt. Die Asphaltdecke der Fahrbahn wird an keiner Stelle von den Schienen berührt, so dass die Isolirung der Schienen eine möglichst vollständige ist. Die Frage der zweckmässigsten Schienenanordnung ist noch nicht endgültig erledigt. Wenn einfache Schienen zur Anwendung kommen, werden sie mit Blattstoss aneinandergefügt, bei Anwendung von Zwillingsschienen wechseln die Stösse ab. Die Lauffläche des Rades erhält hierdurch einen gleichmässig durchlaufenden Weg, der nicht wie bei der gewöhnlichen Eisenbahn zu Schlägen und Erschütterungen an jedem Schienenende Anlass gibt. Eine in London gemachte Erfahrung, die man sich nachträglich auch bei der Berliner Stadtbahn zu nutze gemacht hat, zeigt, dass die Abnutzung der äusseren Schiene in Krümmungen wesentlich herabgemindert wird, wenn neben der inneren Schiene im Geleis Streichschienen angebracht werden. Diese Erfahrung wird bei der Hochbahn ebenfalls Berücksichtigung finden.

Die Stromzuführungen befinden sich mitten zwischen den Fahrschienen, von ihnen nehmen die Wagen den Strom mittelst keilförmiger Gleitschuhe ab, die von Federn auf die Stromzuführungen gepresst werden, nach denselben Grundsätzen, wie bei der Liverpooler Hochbahn, der Nantasket Beach Eisenbahn in Nordamerika u. a.

Mit der Aufstellung der eisernen Tragwerke der Hochbahn wurde im Frühjahr dieses Jahres energisch begonnen und zwar auf der Strecke östlich des Halleschen Thores; es ziehen sich dort bereits lange Bogenstellungen des eisernen Unterbaues dahin, die indessen noch an keiner Stelle ein fertiges Bild zeigen, geschweige denn, dass bereits Betriebsversuche hätten unternommen werden können. Es fehlen noch die Fahrbahn, die Schienen, die Geländer und das Eisenwerk trägt noch überall den herausfordernden rothen Menniganstrich. Man kann sich also über das spätere Aussehen des Viadukts noch kein zutreffendes Bild machen, indessen fehlt es nicht an übereifrigen Kritikern, die ihre Meinung zu Gunsten oder Ungunsten der Anlage schon jetzt ins Feld führen. Man ist hierbei versucht, doch auch an die altbewährte Berliner Stadtbahn zu erinnern. Die Zeit, in der sie erstand, liegt noch nicht so weit zurück, dass sich nicht selbst die jüngere Generation der Einwände entsänne, die gegen dieses heutzutage zum Lebensbedürfniss gewordene Verkehrsmittel damals erhoben wurden. Heutzutage ziehen sich neben dieser Hochbahn lange Strassen, die Lüneburgerstrasse, die Strasse „An der Stadtbahn" u. a. dahin, deren Bewohnern die Flucht langer Steingewölbe beständig vor Augen ist. In solchen Strassen, von denen einige, wie die Georgenstrasse, nur eine mässige Breite haben, fehlt den Bögen vielfach jedes architektonische Beiwerk; was sich in der Lüneburgerstrasse z. B. den Bewohnern präsentirt, sind nichts als nackte Mauerwerksmassen und je mehr die Räume unter der Stadtbahn zinsbringend ausgenutzt werden, um so mehr schliessen sich die Bögen zum Theil mit unansehnlichem Mauer- oder Holzwerk, hinter und vor dem sich häufig ein ebenso unansehnliches Geschäftstreiben abspielt. In solchem Falle trägt der Stadtbahnviadukt gewiss nicht zur Verschönerung des Strassenbildes bei, aber man hat sich vollständig mit den Verhältnissen abgefunden.

Bei der Hochbahn ist undenkbar, dass die darunter befindlichen Räume ausgenutzt würden, wie bei der bestehenden Stadtbahn; sie bilden vielmehr in ihrem fortlaufenden Zusammenhang eine Promenade, in der der Fussgänger unter dicht abgedeckter Fahrbahn gegen Regen wie gegen Sonnenstrahlen geschützt ist. Ein blosser Hinweis auf die eisernen Hochbahnen im Auslande, in Newyork, Liverpool genügt, um zu zeigen, wie ausserordentlich viel die Berliner Hochbahn jenen in der Formgebung voraus hat.

Die Firma Siemens & Halske hat sich von vorn herein bemüht, dem besseren Geschmack, soweit es bei Eisen möglich ist, Rechnung zu tragen und hat noch heute, mitten im Bau, die Bemängelungen des Aussehens als eine Anregung empfunden, der Frage nochmals näher zu treten, ob es doch noch Mittel und Wege gebe, das Aussehen der Bahn in dem vornehmeren westlichen Stadttheil noch etwas ansprechender zu gestalten. Um für die Beurtheilung dieser Frage geeignete Unterlagen zu gewinnen, hat sie sich entschlossen, einen Wettbewerb auszuschreiben, an dem hervorragende Meister der Baukunst mitwirken werden.

5. Betriebsmittel.

Die Anwendung elektrischer Lokomotiven, wie bei der City- und Südlondonbahn, macht ein Umsetzen dieser Betriebsmittel auf den Endstationen nothwendig. Unter Umständen zieht man vor, die eingefahrenen Züge durch vorher bereit gestellte Lokomotiven abzufahren, die an den eingefahrenen Zug gekuppelt werden. Die Lokomotive, welche den Zug herbeiführte, ist dann die Wartelokomotive für einen nachfolgenden Zug. Auch diese Art der Zugabfertigung, die vollkommen dem Betrieb mit Dampflokomotiven nachgebildet ist, befindet sich in erfolgreicher Anwendung auf der elektrisch betriebenen Strecke der

Metropolitan West Side Hochbahn in Chicago, mit dem einzigen Unterschiede, dass hier die Rolle der Lokomotive von einem Motorwagen versehen wird. Der Betrieb gestaltet sich indessen weit einfacher, wenn an jedes Zugende ein Motorwagen gestellt wird, sodass der Zug ohne jede Aenderung an seiner Zusammensetzung vor- und rückwärts fahren kann; nur der Zugführer hat sich bei der Umkehr des Zuges an das andere Zugende zu begeben. Dieser Art der Zugbildung, die auf der Liverpooler Hochbahn in Anwendung ist, wird für Berlin der Vorzug gegeben; sie ermöglicht die schnellste Abfertigung der Züge auf den Endstationen. Die kürzesten Züge werden also aus 2 Motorwagen bestehen. Bei Zugverstärkungen werden dazwischen ein oder mehrere Anhängewagen, gemischt mit den nöthigen weiteren Motorwagen, eingestellt. Jeder Motorwagen erhält 2 Motoren, je einen auf den äusseren Achsen der Drehgestelle. Das auf eine Motorachse entfallende Gesammtgewicht wird nicht 6 t übersteigen, auf die Laufachsen entfallen 4 bis 4,5 t. Das Drehgestell erhält 2 m Radstand bei 0,9 m Durchmesser der Triebräder und 0,75 m Durchmesser der Laufräder. Die Wagen, deren Bauart im übrigen noch nicht in allen Theilen festgestellt ist, die aber womöglich mit Seiteneingängen versehen werden sollen, erhalten eine magnetische Bremse, eine Handbremse für Verschubzwecke und eine Kurzschlussbremse für Fälle der Gefahr. Im übrigen wird auch bei den Wagen auf möglichste Beseitigung der geräuscherregenden Ursachen hingearbeitet. Man wird an geeigneten Stellen schalldämpfende Mittel, abgesehen von der Federung, einfügen, die die Stösse und Erschütterungen des Wagens in sich abschwächen.

Die Geräuschfrage ist hin und wieder in der Presse der Erörterung unterzogen worden, aber man hat ihr im allgemeinen eine übertriebene Bedeutung beigelegt. Man hat vergessen, dass man nicht mit Zügen zu rechnen hat, die so lang und schwer sind, wie die der Stadtbahn, bei denen Lokomotiven von 40 und 50 t Gewicht mit ihrer langen Folge von 10 und mehr Wagen auf jeden Schienenstoss hämmern und bei denen das Geräusch des einzelnen Wagens in der ganzen Zuglänge verzehnfacht und verdutzendfacht wird, ganz abgesehen von der schlingernden Bewegung der Lokomotiven, die auch noch seitlich gegen die Schienen arbeiten. Die elektrische Eisenbahn hat keine schweren Lokomotiven, die stampfen und schlingern könnten, sondern nur Wagen, von denen freilich ein Theil mit Motoren beschwert ist. Aber die Wagen sind ungleich vortheilhafter gebaut, als die der Stadtbahn; während diese 2 und die der Vorortzüge 3 in der Lage kaum veränderliche Achsen besitzen, ruhen die elektrischen Wagen auf Drehgestellen, wie die Wagen unserer Harmonikazüge. Sie haben also auch doppelt soviele Lastpunkte, wie die Stadtbahnwagen; das einzelne Rad muss viel weniger stark auf den Unterbau wirken, immer ein bedeutender Gewinn, wenn auch die Räderzahl die doppelte ist. Besondere schalldämpfende Zwischenmittel haben die Stadt- und Vorortwagen ausser den Federn überhaupt nicht. Aber die Wagenzüge der Hochbahn haben im gewöhnlichen Betrieb nur 2 oder 3, nur in der Zeit des stärkeren Verkehrs mehr Wagen, und so kurze Züge können mit denen der Stadtbahn oder gar den Vorortzügen mit ihren noch schwereren Lokomotiven und ihrem grossen Wagenanhang kaum verglichen werden.

Auch beim Unterbau der Hochbahn ist auf die Vermeidung des Betriebsgeräusches, wie schon mitgetheilt, grosse Sorgfalt verwendet worden. Trotzdem wird freilich niemand erwarten, dass die Wagenzüge bei einer Fahrgeschwindigkeit, die der der Stadtbahn ungefähr gleichkommt, völlig geräuschlos verkehren, zumal auf einem eisernen Viadukt. Aber es bedarf doch nur des guten Willens, Verkehrsgeräusche der gewöhnlichen Art zu ertragen, um über etwaige Bedenken hinwegzukommen. Was der gute Wille und die Gewohnheit vermögen, zeigt sich so recht bei der Stadtbahn. Man denke an die daran vorbeiführenden langen Parallelstrassen, vor deren Häusern tagaus, tagein 600 Züge einherrollen, und an die Bewohner der zahlreichen Häuser, die ganz unmittelbar am Stadtbahnviadukt stehen. Man bedenke auch, wie viele Personen sich in behaglicher Ausspannung oder zu Zwecken täglicher Arbeit unter den Stadtbahnbögen aufhalten oder gar dauernd darunter wohnen und schlafen. Sie alle empfinden das Geräusch der über die Stadtbahn fahrenden Züge kaum noch störend. Aber noch weit stärkere Verkehrsgeräusche fühlt sich das Publikum verpflichtet zu ertragen, ohne je Beschwerde zu führen. Das Geräusch des Eisenbahnverkehrs ist nichts gegen das Wagengerassel in solchen verkehrsreichen Berliner Strassen, die noch nicht das fugenlose Asphaltpflaster haben, gegen den Lärm der Rollfuhrwerke und der Schlächter- und Bierwagen, die über die unzähligen Fugen des Steinpflasters hinüberdonnern. Es gehört nicht allzuviel guter Wille dazu, um auch bei der Hochbahn die Nachsicht zu üben, die man gegenüber den Strassenbahnen für selbstverständlich hält.

Im grossen und ganzen bleibt der Eindruck, dass die hin und wieder hervorgetretenen Bemängelungen der Hochbahn von grundsätzlichen Gegnern herrühren, denen das Wohl der S t r a s s e n verkehrsmittel in erster Linie am Herzen liegen muss und die, wenn der Kampf gegen die Tiefbahnen nicht angezeigt erscheint, wenigstens der Hochbahn Hindernisse bereiten wollen. Tiefbahnen sind immer kostspieliger als Hochbahnen und so würde man, wenn der von Jenen empfohlene Grundsatz, dass überall in der Stadt die Tiefbahn an die Stelle der Hochbahn zu treten hätte, zu dem widerspruchsvollen Schlusse kommen, dass die Schnellverkehrsmittel auf einige Theile der Innenstadt beschränkt bleiben müssten, während andere Stadttheile, die einen so bedeutenden Verkehr nicht haben, auf die Wohlthat schnellen Verkehrs zu verzichten hätten.

6. Erweiterungslinien der Hochbahn.

Es ist bereits erwähnt worden, dass beabsichtigt wird, die Unterpflasterstrecke der im Bau befindlichen Bahn vom Potsdamer Bahnhof nach Norden weiterzuführen, unter der Königgrätzer- und Sommerstrasse sowie dem Reichstagsufer nach dem Bahnhof Friedrichstrasse und weiter an der Spree entlang bis zur Schlossbrücke, gegebenenfalls auch noch weiter nach dem Spittelmarkt. Diese Verlängerung bis zur Schlossbrücke würde 3 km lang werden und nach dem Muster der König Franz Josefs-Untergrundbahn in Budapest durchweg in einem unmittelbar unter dem Pflaster liegenden, mit Eisenträgern flach abgedeckten Tunnel liegen, der eine mittlere Stützenreihe erhält. An der Spree entlang würde der Tunnel flussseitig als offene Gallerie behandelt werden, sodass hier die Tiefbahn bis zu einem gewissen Grade auch des Vorzugs der Hochbahn, dass die Fahrgäste im Tageslicht reisen, theilhaftig würde.

Wie d i e s e Bahn auch die so lange ersehnte Verbindung zwischen dem Potsdamer und Friedrichstrassen-Bahnhof schaffen würde, ist eine andere Linie zur Entlastung der Leipzigerstrasse in Aussicht genommen, die freilich nicht dem Zuge dieser Strasse folgen, sondern unter den Parallelstrassen, Voss- und Mohrenstrasse, bis zum Hausvoigteiplatz als Unterpflasterbahn geführt, dann durch das Häuserviertel zwischen Jerusalemerstrasse und Spittelmarkt auf einer Rampe über die Oberfläche geleitet und vom Spittelmarkt am rechten Spreeufer entlang als Hochbahn bis zum Engelufer geführt werden soll, wo sie ihr vorläufiges Ende findet.

Die beiden Linien sind in dem der vorigen Nummer dieser Zeitung beigegebenen Lageplan punktirt angegeben.

Die Schlossplatzstrecke ist Allerhöchsten Orts im wesentlichen gebilligt worden, während bezüglich der anderen Linien die Verhandlungen erst angebahnt sind.

Die Schienenoberkante wird in den Tunneln rund 4,10 m unter der Strassenfläche liegen, da die Höhe des für die Bahn festgesetzten lichten Raumes 3,3 m und die Stärke der Tunneldecke bei etwa 7,0 m Lichtweite des Tunnels rund 80 cm beträgt. Die Bahn möglichst hoch zu legen, war schon deshalb geboten, um sie wenig ins Grundwasser eintauchen zu lassen und die Zahl der hinabführenden Treppenstufen in den Stationen möglichst einzuschränken.

Auf die geplanten Erweiterungslinien wird später, wenn es zum Bau kommen sollte, näher eingegangen werden. —m—

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Münster. Am 15. d. Mts. wird der an der Strecke Münster i/W.-Wanne gelegene Personenhaltepunkt Albachten ausser für den Personen- und unbeschränkten Gepäckverkehr auch für den Empfang und Versand von Eilgut, Stückgut und Wagenladungen sowie von Leichen und Vieh eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Albachten ist von Münster 9,9 km, und von Appelhülsen 7,4 km entfernt.

Aenderung von Stationsnamen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg. Die an der Strecke Langelsheim-Clausthal-Zellerfeld gelegene Station Silberhütte erhält zur Unterscheidung der an der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn gelegenen gleichnamigen Station vom 1. Dezember d. J. ab den Namen „Frankenscharrn-Hütte“.

Vereins-Kilometerzeiger. Die Kilometerzeiger Nr. 7 (Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn), Nr. 9 (Eutin-Lübecker Eisenbahn) und Nr. 10 (Georgsmarienhütten-Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Zu dem Kilometerzeiger Nr. 40 (königliche Eisenbahndirektionen zu Köln, St. Johann-Saarbrücken und Essen) ist der IV. Nachtrag und zu der Sammlung von Kilometerzeigern der XI. Nachtrag erschienen. Durch die neuen Kilometerzeiger werden aufgehoben: der im Juli 1892 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 7, der im April 1892 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 9 und der im Januar 1891 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 10.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4244 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verladung von Häuten (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 4248 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 4293 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn, die Schweizerische Centralbahn und die Dänische Staatsbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 4309 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 4324 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 4325 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Der königlich preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in betreff des **Wagenmangels** mittelst eines Erlasses vom 21. v. Mts. darauf hingewiesen, dass alle Organe der Verwaltung während der Zeit, die ganz aussergewöhnliche Ansprüche an die Versorgung des Verkehrs stellt, alles aufzubieten haben, was zu einer bestmöglichen Ausnutzung des Betriebsmaterials beitragen kann.

Insbesondere wird den Dienststellen zur Pflicht gemacht, dafür Sorge zu tragen, dass die Betriebsmittel nicht auf Uebergangsstationen Aufenthalt erleiden und dass ein Zurückhalten von leeren Wagen unter der Annahme späteren Bedarfs keinesfalls stattfinde. Für die Deckung des eigenen Bedarfs soll die letzte Gelegenheit benutzt werden; auch werden die Dienststellen angewiesen, eine möglichst weitgehende Ausnutzung des fremden Wagenmaterials innerhalb zulässiger Grenzen anzustreben.

Besonderes Augenmerk soll ferner auf die Beschleunigung der Reparaturen der Wagen, namentlich auch der Zuführung und Abholung nach und von der Werkstätte gerichtet, die Thätigkeit der Wagenbüreaus aber daraufhin beobachtet werden, ob die Bestandszahlen gegenüber den Wagen-Verwendungsnachweisen zutreffend sind, auch ob die Inanspruchnahme von Wagen zu Stückgutverladungen eine vorsichtige ist und ob der Zulauf zum Bestande zutreffend mit in Rechnung gezogen ist, damit alles freiwerdende Material an die Stellen des wirklichen Bedarfs geschafft werden kann.

— **Betreffend die Inanspruchnahme des Eisenbahn-Betriebspersonals** hat der königlich preussische Minister der öffentlichen Arbeiten folgenden Erlass gegeben:

Nach den in letzter Zeit gemachten Wahrnehmungen sind einzelne Dienststellen bei Festsetzung der täglichen Dienstdauer des Betriebspersonals von irrthümlichen Auffassungen über die bestimmungsmässige Länge der Ruhezeiten ausgegangen. Zur Beseitigung der Missverständnisse, welche übrigens bei dem klaren Wortlaut jener Vorschriften nicht hätten aufkommen dürfen, weise ich — im Anschluss an meinen Erlass vom 26. September d. J. — darauf hin, dass Ruhepausen von weniger als 8, beim Lokomotiv- und Zugpersonal von weniger als 10 bezw. 8 und 6 Stunden als „kürzere Ruhepausen“ im Sinne der Bestimmungen anzusehen und daher ebenso, wie die Zeiten des Dienstes und der Dienstbereitschaft, in die planmässige Diensttour einzurechnen sind. Als anrechnungsfähige „Ruhezeit“ gelten nur solche Zeitabschnitte, während welcher eine ununterbrochene und völlige Dienstfreiheit von mindestens 8, beim Lokomotiv- und Zugpersonal von mindestens 10 bezw. 8 und 6 vollen Stunden besteht. Unter welchen Voraussetzungen und nach welchen Gesichtspunkten diese Ruhezeit des Fahrpersonals mindestens auf 10, auf 8 oder auf 6 Stunden zu bemessen ist, darüber geben die Verwaltungsvorschriften Aufschluss. — Ich habe ferner Anlass, an die Vorschrift zu erinnern, dass bei Bemessung der planmässigen Dienstdauer des Lokomotiv- und Zugpersonals überall diejenige Zeit mit einzurechnen ist, während welcher die Bediensteten vor Antritt und nach Beendigung der Fahrt zur Uebernahme und Uebergabe der Geschäfte u. s. f. dienstlich in Anspruch genommen sind. Namentlich in solchen Fällen, in welchen ausserhalb der Heimath planmässig Ruhepausen vorgesehen sind, ist diese Vorschrift mehrfach nicht befolgt worden. Etwaige Abweichungen von den vorstehenden Grundsätzen sind unverweilt zu beseitigen.

— Die starke Verkehrszunahme bei den preussischen Staatsbahnen erheischt selbstredend auch eine erhebliche **Vermehrung des Betriebspersonals**. Die Steigerung des Personalbedarfs aber hat weiter eine Vermehrung der etatsmässigen Stellen im Gefolge. So sind am 1. April 1897 über 3000 Bedienstete auf den älteren Staatsbahnstrecken etatsmässig angestellt worden. Die Stellen entfallen zum ganz überwiegenden Theile auf das untere Personal. Zur weiteren Verbesserung der Anstellungsverhältnisse des Betriebspersonals soll dem Vernehmen nach in dem nächsten Etat von dem Landtage eine Vermehrung der etatsmässigen Beamtenstellen erbeten werden, die bei allen Klassen der Eisenbahn-Betriebsbeamten, namentlich bei dem Stations-, Telegraphen-, Rangir-, Wagenmeister-, Lokomotiv-, Zug- und Weichenstellerpersonal die letztjährigen Vermehrungen erheblich übersteigen würde. Es darf wohl mit Sicherheit darauf gerechnet werden, dass dies Vorhaben, zu welchem seitens der betheiligten Ressorts bereits im Sommer d. J. im wesentlichen die einleitenden Schritte geschehen waren, auch die Zustimmung der Landesvertretung finden wird.

— Um das nicht selten vorkommende unangenehme **Drängen in den Seitengängen** der in den D-Zügen laufenden **Durchgangswagen** zu verhüten, welches anscheinend darauf beruht, dass die Reisenden, weil sie an beiden Enden der Wagen sowohl ein- als auch auszusteigen pflegen, im Seitengange auf einander stossen und sich — besonders wenn sie Handgepäck tragen — gegenseitig den Weg versperren, hat der königlich preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen aufgefordert, innerhalb 4 Wochen über geeignete Maassregeln zu berichten. Wie jene Verfügung des Herrn Ministers mittheilt, ist die Frage angeregt worden, ob hierin nicht eine Besserung erzielt werden könnte, wenn das Publikum daran gewöhnt würde, sich beim Ein- und Aussteigen stets in derselben Richtung, zweckmässig in der Zugrichtung, zu bewegen, und zur Erreichung dieses Zweckes das eine Ende jedes Wagens als für den Eingang, das andere als für den Ausgang bestimmt gekennzeichnet würde. Zugleich wären die Reisenden durch Täfelchen in den Seitengängen auf die Richtung des Ausganges hinzuweisen. Bei Berührung von Kopfstationen würden allerdings sowohl die Aussenschilder als auch die Tafeln in den Seitengängen der Wagen umgedreht werden müssen, wenn der Grundzug im Verfahren des Ein- und Aussteigens nicht durchbrochen werden soll.

— Um dem Lokomotivpersonal den Dienst zu erleichtern und es länger im Dienste körperlich frisch zu erhalten, hat der königlich preussische Minister der öffentlichen Arbeiten neuerdings die königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, die **Ausrüstung der Lokomotiven mit Führersitzen**, soweit solche nach Maassgabe einer früheren Bestimmung bisher noch nicht erfolgt ist, möglichst zu beschleunigen.

— Die von mehreren Zeitungen gebrachte Mittheilung, im Reichstagsgebäude sei die vom Reichs-Eisenbahnamte aus An-

lass der zahlreichen Unfälle einberufene **Eisenbahnkonferenz** eröffnet worden, beruht auf einer Verwechselung. Die Konferenz, die im Reichstagshause abgehalten wurde, weil der Sitzungssaal des Reichs-Eisenbahnamts für die Anzahl der Theilnehmer nicht ausreichte, hat sich mit eisenbahnmilitärischen Angelegenheiten beschäftigt, wogegen die andere Konferenz, in der eine Reihe von Maassregeln zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes erörtert werden soll, erst in den letzten Tagen dieses Monats stattfinden wird.

— Auf der Tagesordnung der für den 3. Dezember d. J. anberaumten Sitzung des **Bezirks-Eisenbahnraths zu Berlin** stehen u. a. folgende Gegenstände: 1. Mittheilungen der königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin über die seit der 6. Sitzung des Bezirks-Eisenbahnraths im Personen-, Vieh- und Güterverkehr eingetretenen wichtigeren Aenderungen und herausgegebenen Tarife. 2. Mittheilungen der königlichen Eisenbahndirektion über die im Personenzug-Fahrplan eingetretenen wichtigeren Aenderungen, sowie über die für den Sommerfahrplan 1898 in Aussicht genommenen Aenderungen des Personenzug-Fahrplans. 3. Aeusserung des Bezirks-Eisenbahnraths darüber, ob für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau nach Berlin und Vororten im preussischen Staatsbahnverkehr und im Wechselverkehre mit anderen deutschen Bahnen eine Ermässigung des bestehenden Ausnahmetarifs (Nr. 5 b) befürwortet wird und in welcher Höhe. Vom Verbande der deutschen Pflaster- und Hartsteinindustriellen sowie von sächsischen Handels- und Gewerbekammern ist beantragt worden, Pflastersteine aus deutschen, insbesondere sächsischen Steinbrüchen nach Berlin und Vororten, mit Rücksicht auf die schwedische Konkurrenz, welche den Absatz in Berlin und Umgegend völlig beherrsche, auf Grund des Wegebaumaterialien-Tarifs (Ausnahmetarif Nr. 5) abzufertigen.

— Die „Kreuzzeitung" schreibt unter dem 7. d. Mts. in betreff des **Wagenmangels**, namentlich insoweit hiervon die Interessen der Montan- und Zuckerindustrie berührt werden: Es ist zu bedenken, dass eine solche Entwickelung der Industrie von der Staatsbahnverwaltung nicht vorausgesehen werden konnte, und es ist ein nicht ganz billiges Verlangen, dass die Staatsbahn für jede, vielleicht schnell vorübergehende Konjunktur eine ausreichende Wagenreserve halten soll. Auch ist nichts davon bekannt, dass der Staatsbahnverwaltung jemals finanzielle Schwierigkeiten bei der Wagenbeschaffung gemacht worden sind; vielmehr verfügt sie unseres Wissens noch über recht bedeutende Kredite. Allein von all diesen übertriebenen Vorwürfen abgesehen: es wäre zur Zeit einfach unmöglich, grössere Bestellungen auf Eisenbahnwagen bei deutschen Fabriken unterzubringen, da dieselben bereits über ihre Leistungsfähigkeit hinaus in Anspruch genommen sind. Die Bestellungen ins Ausland zu geben, wird niemand verlangen. Also wird die Industrie leider gezwungen sein, sich vorläufig mit dem Vorhandenen zu begnügen. In stilleren Zeiten kann und muss aber für Verstärkung des Wagenparkes gesorgt werden. Und dazu bedarf es keiner weiteren Agitation.

— Wie wir bereits gemeldet haben, werden im Betriebe des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin gegenwärtig verschiedene Beleuchtungsproben mit Acetylengas angestellt. Ausserdem werden gegenwärtig auf Bahnhöfen des Nord- und Südringes der Berliner Stadt- und Ringbahn sowie auf dem Stettiner Bahnhof in Berlin, ferner auf den Bahnhöfen in Pankow und Friedrichshagen **Versuche mit Spiritus-Glühlicht** angestellt. Es kommen hierbei drei verschiedene Systeme zur Anwendung; bei zweien erfolgt das Erwärmen und Verdampfen des Spiritus ohne Dochtzuleitung.

— Am 15. d. Mts. wird voraussichtlich die zum Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau gehörige **Nebenbahn Glatz-Seitenberg a. d. Biele** mit dem Bahnhof III. Klasse Seitenberg (für den Gesammtverkehr), dem Bahnhof III. Klasse Landeck (für den Gesammtverkehr, ausgenommen Sprengstoffe), den Haltestellen Eisersdorf, Ullersdorf und Kunzendorf a. d. Biele (für den Gesammtverkehr, ausgenommen lebende Thiere, Fahrzeuge und Sprengstoffe), den Haltepunkten Nieder-Rengersdorf und Olbersdorf (für den Personen- und Gepäckverkehr) und dem Haltepunkt Raiersdorf (nur für den Personenverkehr), dem Betriebe übergeben werden.

— Nach dem vor einigen Tagen zur Ausgabe gelangten Bericht über die **Ergebnisse des Betriebs der königlich bayerischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1896** schliesst die Hauptübersicht der Einnahmen und Ausgaben nach der neuen Berechnungsweise mit einem Ueberschuss von 50 983 377 ℳ ab. Es betrugen nämlich in 1896 die Verkehrseinnahmen 125 602 726 Mark oder 23 881 ℳ auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge, die sonstigen Einnahmen 10 629 213 ℳ, insgesammt also wurden vereinnahmt 136 231 939 ℳ. Die persönlichen Ausgaben stellten sich auf 45 845 339 ℳ oder 8 716 ℳ auf 1 km, die sachlichen Ausgaben auf 39 403 222 ℳ oder 7 492 ℳ für 1 km, insgesammt wurden demnach verausgabt 85 248 562 ℳ. Von dem oben erwähnten Ueberschuss werden verwendet zur Verzinsung und Verwaltung der Staatseisenbahnschuld 39 089 636 ℳ, zur Ablieferung an allgemeine Staatsfonds 11 893 740 ℳ. Werden von letzterer Ablieferung noch die auf die Staatseisenbahnverwaltung treffenden Beträge aus dem allgemeinen Pensionsfonds mit 4 552 628 ℳ in Abzug gebracht, so verbleibt zu Gunsten der Staatskasse noch ein reiner Ueberschuss von 7 341 112 ℳ.

— Die in den letzten Jahren von der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen neu angeschafften **Salonwagen** sind derart gebaut, dass für längere Reisen **Betten** beigegeben werden können, sofern solche nicht überhaupt schon in einer eigenen Abtheilung des Salonwagens ständig untergebracht sind. Hierfür werden nach neuerer Bestimmung besondere Gebühren eingehoben, weil mit Rücksicht auf die Ausrüstung und die Bauart dieser neueren Salonwagen die Mitgabe eines bahnseitigen Begleiters (Wagenwärters) nöthig wird. Namentlich ist dies der Fall, wenn Reisen von Privaten, welche sich hierzu einen bayerischen Salonwagen bestellt haben, ganz oder theilweise ausserhalb des Bereichs der bayerischen Staatsbahnen ausgeführt werden. Die Kosten für die Beigabe eines bahnseitigen Begleiters wurden von der Generaldirektion auf 8 ℳ für einen ganzen und 4 ℳ für einen halben Ausbleibetag festgesetzt. Werden auf Wunsch des Bestellers Betten oder Bettwäsche zur Verfügung gestellt, so erhöht sich die oben bezeichnete Vergütung auf 10 bezw. 5 ℳ. Betten und Bettwäsche werden nur in jenen Fällen abgegeben, in denen eine Begleitung des Wagens durch einen Wagenwärter stattfindet. Ausser dieser Vergütung hat der Besteller und Benutzer eines Salonwagens auf deutschen Bahnen den tarifmässigen Preis für 12 Fahrkarten I. Klasse nebst Zuschlagskarten bei Benutzung eines Schnellzugs zu zahlen. Die bayerische Staatsbahn besitzt zur Zeit 10 ältere und 8 neue besonders komfortabel eingerichtete Salonwagen, die eventuell auch zur Beförderung von schwerkranken Personen eingerichtet werden können. (Münch. „Allgem Ztg.")

— Auf Verfügung der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen hatten sich — wie die Münchener „Allgem. Ztg." mittheilt — kürzlich alle **Lokomotivführer** auf ihr **Seh- und Hörvermögen** ärztlich untersuchen zu lassen.

— Die württembergische Regierung beabsichtigt in dem nächsten Eisenbahnbau-Kreditgesetz die Mittel für den **Bau der Nebenbahnen** Kirchheim u/Teck - Oberlenningen, Blaufelden-Langenburg, Freudenstadt - Reichenbach und Biberach-Ochsenhausen sowie für eine Subventionirung der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach zu fordern. Neben dem Kreditgesetz soll den Ständen ein Gesetzentwurf vorgelegt werden, welcher die in den folgenden beiden Finanzperioden zu bauenden Nebenbahnen festsetzen soll. Im Zusammenhang mit dem Bau der Bahn Kirchheim u/T.-Oberlenningen soll die Kirchheimer Privatbahn Unterboihingen-Kirchheim u/T. verstaatlicht werden.

— **Die Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen** gestalteten sich in der ersten Hälfte des Rechnungsjahres 1. April 1897/1. März 1898 wie folgt:

Monat	Personenverkehr ℳ	Güterverkehr ℳ	sonstige Quellen ℳ	im ganzen ℳ
April	1 344 900	2 177 300	171 800	3 694 000
Mai	1 353 200	2 172 000	202 900	3 728 100
Juni	1 550 300	2 113 100	259 900	3 923 300
Juli	1 700 800	2 509 700	270 700	4 481 200
August . . .	1 770 900	2 383 900	322 000	4 476 800
September .	1 543 300	2 625 300	314 000	4 482 600
im ganzen	9 263 400	13 981 300	1 541 300	24 786 000

Gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre beträgt die Mehreinnahme 751 226 ℳ, wobei zu berücksichtigen ist, dass infolge der Einführung eines neuen Etatsschemas für das Jahr 1897/98 erstmals Dienstfrachten für Betriebsdienstgüter nicht mehr zur Verrechnung kommen. Im Jahre 1895/96 haben die Dienstfrachten 760 475 ℳ betragen. Die gesammte Bahnlänge betrug am letzten September 1 753,88 km.

— Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat die äusseren Stellen darauf aufmerksam gemacht, dass eine den Vorschriften nicht entsprechende **zu weitgehende Inanspruchnahme** des **Stations-, Bahnbewachungs- und Zugbegleitungs-Personals** auch während der stärkeren

Verkehrszeiten und bei ausserordentlichen Veranlassungen nicht zulässig ist. Bei Verspätungen der gegen Ende der Dienstzeit (der Dienstabschnitte) verkehrenden Züge sind Ablösungen des Personals und Gewährung der vorgeschriebenen Ruhepausen nöthigenfalls besonders zu veranlassen. Das gleiche soll bei der Anordnung und Ausführung von ausserordentlichen Fahrten beachtet werden.

— Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat ihren Stationsvorstehern die Vorschrift in Erinnerung gebracht, wonach durch die **Privatplakate an den Stationsgebäuden** die Sichtbarkeit von angeschlagenen amtlichen Bekanntmachungen nicht beeinträchtigt werden darf. Zugleich wird empfohlen, das Anbringen von Plakaten aussen an den Verwaltungsgebäuden thunlichst einzuschränken, gegen das Anbringen von Plakaten an den Aussenseiten der Nebengebäude werden Bedenken nicht erhoben.

— Der **Beamtenetat bei den königlich sächsischen Staatseisenbahnen** umfasste am Ende des Jahres 1896 zusammen 12 724 Beamte. Von denen zählten 576 = 4,53 % zur allgemeinen Verwaltung, 2 335 = 18,35 % zur Bahnunterhaltung, 9 471 = 74,43 % und zwar 40,63 % im Stationsdienst, 0,36 % im Telegraphendienst und 33,44 % im Fahr- und Maschinendienst, zur Transportverwaltung und 293 = 2,30 % zur Werkstättenverwaltung. Ausserdem waren 49 Beamte (22 technische und 27 Büreau- und Bauaufsichtspersonal) bei den unter der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen stehenden Um- und Neubauten beschäftigt.

— Wie aus Dresden mitgetheilt wird, hat das sächsische Ministerium des Innern nunmehr der Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen zu Nürnberg die Genehmigung zur Ausführung der seit mehreren Jahren projektirten **Schwebebahn** nach der „schönen Aussicht“ zu **Loschwitz** ertheilt. Es handelt sich dabei um die erste nach dem System der Schwebebahnen zu erbauende Bergbahn.

— Die seit einiger Zeit in Stuttgart eingeführten **Motortaxameter** (System Daimler) machen den Droschken erfolgreiche Konkurrenz und erfreuen sich steigender Beliebtheit beim Publikum. Der Preis ist nicht theurer gestellt als bei den Pferdetaxametern und die Beförderung ist eine erheblich schnellere. Auch einige **Motorlastwagen** zur Bestellung von Eilgütern, Expressgütern kursiren in der Stadt und sollen sich bewähren.

— Die **deutsche Getreideausfuhr** zeigt im laufenden Jahr, wenigstens soweit Weizen und Roggen in Frage kommen, einen bemerkenswerthen Aufschwung. In den ersten 9 Monaten 1897 wurden 73 988 t Weizen und 64 613 t Roggen nach dem Auslande abgeführt, fast ausschliesslich gegen Ertheilung von Einfuhrscheinen. Die Ausfuhrziffern für die entsprechenden Theile der Vorjahre sind: Weizen 1896 34 716, 1895 37 822, 1894 35 531, 1893 186 t; Roggen 1896 26 522, 1895 27 936, 1894 29 693, 1893 248 t. Speziell in den Monaten August und September 1897 betrug die Ausfuhr 24 643 t Weizen und 25 616 t Roggen, gegen 11 883 t und 7 862 t im gleichen Zeitraum des Jahres 1896. Die stärkste Zunahme zeigt sich im Absatz nach Schweden, Norwegen, Dänemark, England und Belgien. Im Gegensatz zur Getreideausfuhr zeigt der Export von Mehl und anderen Mühlenfabrikaten einen anhaltenden Rückgang; er betrug in den ersten 9 Monaten 1897 120 582 t, 1896 122 955 t, 1895 127 879 t, 1894 142 626 t. Der Rückgang tritt speziell bei Weizenmehl hervor; so wurden 1897 nur noch 21 140 t Weizenmehl von Mühlenlagern ausgeführt, während 1896 diese Ausfuhr auf 23 489, 1895 auf 36 324 und 1895 auf 48 381 t sich belief.

— Wie der „Danziger Ztg.“ zu entnehmen, erklärte jüngst Stadtrath Ehlers in einem Vortrage, dass es nothwendig sei, dem Handel und der Landwirthschaft der Provinzen Ost- und Westpreussen einen neuen Aufschwung zu geben, denn ohne Zweifel sei der Osten zurückgeblieben und es sei versäumt worden, die Industrie zu entwickeln. Da heute in allen Gewerben die Transportkosten eine grosse Rolle spielen, müsse Danzig vor allem zu einem aussichtsvollen Transporthafen umgestaltet werden. Vorläufig sei ein Projekt in kleinerem Rahmen soweit gediehen, dass es der Ausführung nahe stehe, nämlich das Projekt eines **Freibezirks im Danziger Hafen**. Die Behörden, namentlich die Eisenbahnverwaltung, zeigen sich, nach den Mittheilungen des Vortragenden, bei den Verhandlungen sehr entgegenkommend, sodass im Frühjahr der Bau in Angriff genommen werden dürfte.

Oesterreich-Ungarn.

— Auf den **galizischen Linien** der österreichischen Staatsbahnen wird vielfach über empfindlichen **Wagenmangel** geklagt, und hat u. a. auf Anregung der Getreidehalle in Brody die Handelskammer daselbst beim Eisenbahnministerium telegraphisch um schleunige Abhilfe des seit 23. v. Mts. bestehenden Wagenmangels gebeten.

— Wie bereits mitgetheilt wurde, sind die Konferenzen, welche im Eisenbahnministerium zwischen Vertretern der österreichischen und der sächsischen Regierung wegen Vereinbarung eines Staatsvertrages über eine Anzahl von **Eisenbahnanschlüssen zwischen Oesterreich und Sachsen** abgehalten worden waren, im wesentlichen zum Abschlusse gediehen. Nur bezüglich einiger Details, welche in einem Falle baulicher und im übrigen kommerzieller Natur sind, das heisst, sich auf Fragen der Verkehrstheilung beziehen, wurde, wie wir vernehmen, die endgültige Formulirung des Uebereinkommens der nochmaligen Berathung seitens der beiderseitigen Fachreferenten vorbehalten, welche im Laufe des November zu diesem Zwecke zusammentreten werden. Nach Erledigung dieser noch offenen, wie erwähnt, minder wesentlichen Punkte wird sodann die Unterzeichnung des Schlussprotokolles erfolgen. Einer Genehmigung durch das Parlament bedarf der bezügliche Staatsvertrag nicht, da derselbe dem Staate weder eine finanzielle Verpflichtung auferlegt, noch, wie dies seinerzeit bei einem analogen Staatsvertrage der Fall war, einen Verzicht auf ein staatliches Hoheitsrecht involvirt.

— Die im Verbande der **österreichischen Lokalbahnen** betheiligten Verwaltungen haben schon seit längerer Zeit die **Schaffung eines Pensionsinstitutes** für die eigenen Bediensteten angestrebt. Die Statutenberathung konnte erst nach vielen Mühen im Sommer dieses Jahres zu Ende geführt werden. In der mit der Ausarbeitung der Statuten beschäftigten Konferenz wurde nun die Errichtung einer gemeinsamen Pensionskasse der österreichischen Lokalbahnen beschlossen. Die Beitragsleistung der Bediensteten für die gemeinsame Pensionskasse wurde mit 7 % des Gehaltes festgesetzt. Das Quartiergeld und die sonstigen Zulagen kommen nicht in Betracht. Die Bahnverwaltungen haben einen gleich hohen Betrag, also die Summe aller Einzahlungen der Bediensteten zuzusteuern. Die von den Bediensteten geforderte Beitragsleistung ist eine ziemlich hohe, sie erscheint aber wenigstens für die erste Zeit begründet, wenn man bedenkt, dass alle älteren Pensionsinstitute sich heute in einer Kalamität befinden, dass fast alle passiv sind, und nur durch Zuschüsse aus Betriebsmitteln aufrecht erhalten bleiben. Dem wollte man vorbeugen. In der Arbeiter-Unfallversicherung tritt dieselbe Erscheinung auf, und erst im vergangenen Sommer wurde der erste Schritt für die Erhöhung der Prämien gethan.

In den Statuten des Pensionsfonds der österreichischen Lokalbahnen wurde übrigens auch die Bestimmung aufgenommen, dass die Bahnverwaltungen für einen eintretenden Ausfall aufzukommen haben, dass aber andererseits, wenn die Einnahmen das versicherungstechnisch bestimmte Erforderniss überschreiten, die Beiträge der Bediensteten in gleichem Ausmaasse zu reduziren sind. Sonst sind die Statuten dieses Institutes jenen der Hauptbahnen gleich. Die Pensionsberechtigung tritt mit 10 Dienstjahren ein. Die geringste Pension beträgt 40 % des Gehaltes. Bei längerer als 10 jähriger Dienstzeit steigt die Pension mit jedem Jahre um 2,4 %, so dass mit 35 Dienstjahren die Pension die Höhe des Gehaltes erreicht. Die Wittwenpension wurde mit einem Drittel des Gehaltes bemessen. Die Erziehungsbeiträge für die Kinder betragen, so lange die Mutter lebt, ein Fünftel, im anderen Falle ein Drittel der Wittwenpension für jedes Kind. In besonders berücksichtigungswürdigen Fällen können besondere Unterstützungen gewährt werden. Das neue Pensionsinstitut wird mit 1. Januar 1898 in Wirksamkeit treten.

— Es wurde seinerzeit gemeldet, dass die **Verwaltung der Graz-Köflacher Eisenbahn** beabsichtige, die an die Genehmigung der Prioritätenkonversion seitens der Regierung geknüpften Bedingungen, über welche im Sommer mündliche Verhandlungen stattgefunden haben, mit Gegenvorschlägen zu beantworten. Die letzteren dürften schon im Laufe der nächsten Zeit dem Eisenbahnministerium überreicht werden. Da die Gesellschaft ein erhebliches Interesse an der Konversion hat, so ist wohl anzunehmen, dass es diesmal zu einer Verständigung kommen werde.

— Die Steuerbehörden in Steiermark und Kärnten fanden, dass die **Südbahngesellschaft** in zahlreichen Stationen, in denen sie eigene Wohnhäuser für ihre Beamten besitzt, diesen die Wohnungen zu billig vermiethe, so dass die von der Miethe entfallende **Hauszinssteuer** zu gering ausfalle. Es wurden daher in allen diesen Stationen Lokalkommissionen beauftragt, zu prüfen, ob die Miethzinse der Beamten der ortsüblichen

Höhe entsprechen, worauf die Hauszinssteuer in allen Fällen erhöht wurde. Da diese Erhöhung von den Finanz-Landesdirektionen zu Graz und Klagenfurt bestätigt wurde, brachte die Südbahngesellschaft dagegen die Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe ein. Der Beschwerdevertreter wies darauf hin, dass die Lokalkommissionen feststellten, nur die kleinen Beamtenwohnungen seien zu billig vermiethet, grössere dagegen theurer, als andere Wohnungen im Orte. Durch die Erhöhung der Hauszinssteuer würden daher gerade die Wohnungen der kleinen Beamten vertheuert, was dieselben sehr empfindlich treffen würde. Das Vorgehen der Steuerbehörden wäre nur dann gerechtfertigt, wenn es sich um das Aequivalent der von der Bahngesellschaft selbst benutzten Wohnräume handeln würde, allein hier habe man es mit wirklich vermietheten Wohnungen zu thun, deren Zinsfatirung als richtig zugegeben werde. Im Interesse der Gesellschaft und noch mehr der kleinen Beamten, möge daher die Erhöhung dieser Steuer behoben werden. Der Verwaltungs-Gerichtshof erkannte auf Abweisung der Beschwerde, da das Vorgehen der Steuerbehörden auch gegenüber den Wohnungen der Gesellschaftsbeamten am Platze gewesen sei.

— **Pinzgauer Lokalbahn.** Diese schmalspurige, 51,8 km lange Lokalbahn, dürfte noch im Laufe dieses Monats eröffnet werden. Die Bahn ist Eigenthum einer Aktiengesellschaft und wird vom Staate betrieben werden.

— In der niederösterreichischen Handelskammer wurde der Dringlichkeitsantrag gestellt, die Kammer wolle die Frage einer **Bahnverbindung zwischen Absdorf und Stockerau** neuerlich in Verhandlung nehmen, um endlich die Durchführung dieses für weite Kreise eine Existenzfrage bildenden Bahnbaues zu erwirken; das Präsidium solle mit Rücksicht auf die in Kürze stattfindende Einberufung des niederösterreichischen Landtags hierüber sofort Beschluss fassen. Der Antrag wurde sowohl bezüglich der Dringlichkeit als in merito angenommen. Die Kammer wird eine Eingabe an das Handelsministerium richten und dieses Ministerium ersuchen, seinerseits bei den Ministerien des Innern und des Krieges sowie beim Eisenbahnministerium wegen endlicher Durchführung des erwähnten Bahnbaues das Geeignete zu veranlassen.

— In Wien besteht seit dem Jahre 1873 ein ständiges **Schiedsgericht für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen und Schifffahrtsgesellschaften.** Nach dem Statut sind diesem Schiedsgerichte alle aus Frachtgeschäften entstehenden Rechtsstreitigkeiten über bestimmte Summen, welche ohne Zinsen und andere Nebengebühren den Betrag von 500 fl. nicht übersteigen sowie auch über andere Gegenstände und Leistungen vorbehalten, wenn der Kläger anstatt derselben eine Geldsumme, welche nach obiger Berechnung 500 fl. nicht übersteigt, anzunehmen sich ausdrücklich erbietet. Ausserdem können durch freiwilliges oder beiderseitig zu Protokoll gegebenes Einverständniss auch solche Streitigkeiten über höhere Geldsummen, über andere Gegenstände oder Leistungen sowie auch Streitigkeiten, welche aus Anlass des Transports von Personen oder von nicht zum Transport aufgegebenem Reisegepäck entstehen, der Entscheidung dieser Schiedsgerichte zugewiesen werden. Der Kläger muss sich in der vor dem Schiedsgericht anzubringenden Klage ausdrücklich dem Spruche desselben unterwerfen.

Was die Zusammensetzung des Eisenbahn-Schiedsgerichts betrifft, so werden die Mitglieder auf die Dauer eines Jahres gewählt, und zwar wählt die Wiener Handels- und Gewerbekammer 12 Schiedsrichter und diejenigen Transportunternehmungen, welche sich dem betreffenden Schiedsgericht unterwerfen, gemeinschaftlich die gleiche Anzahl von Schiedsrichtern. Als Obmänner fungiren abwechselnd 15 von den Schiedsrichtern gewählte Wiener Advokaten. Fallweise wird das Schiedsgericht aus je 2 Mitgliedern jeder Gruppe und dem Obmann zusammengesetzt.

Infolge der bevorstehenden Aktivirung der neuen Civilprozess-Ordnung ergab sich die Nothwendigkeit einer Abänderung des geltenden Statuts für das Eisenbahn-Schiedsgericht, und es wurde auch von den Obmännern dieses Gerichts der Entwurf eines neuen Statuts für dasselbe ausgearbeitet. Hierbei kam nun eine Prinzipienfrage über die Zuerkennung der Vertretungskosten zur Erörterung, da das derzeit geltende Statut verfügt, dass ein Ersatz von Vertretungskosten überhaupt ausgeschlossen ist, während die Obmännerkonferenz den Grundsatz adoptirt hat, dass der nach dem Schiedsspruche obsiegenden Partei der Anspruch auf Vertretungskosten zuzuerkennen sei. Dieser Grundsatz konnte jedoch im neuen Statut nicht Aufnahme finden, da hierfür die Zustimmung der betheiligten Eisenbahn- und Dampfschifffahrt-Direktionen erforderlich ist. Nachdem jedoch die Unterhandlungen mit der Direktorenkonferenz geraume Zeit in Anspruch nehmen bezw. die behördliche Genehmigung des Statuts verzögern könnten, und daher die Gefahr nahegelegt werde, dass das Schiedsgericht eventuell zu Beginn des kommenden Jahres nicht in Funktion treten könnte, so wurde seitens der Handels- und Gewerbekammer in Wien in Uebereinstimmung mit der Anschauung der Obmännerkonferenz der vorliegende Entwurf des Statuts für das Eisenbahn-Schiedsgericht vorläufig genehmigt und vorbehalten, erst nach erfolgter Genehmigung desselben seitens der Regierung die Entscheidung über die Frage des Kostenersatzes herbeizuführen.

— Die Verwaltung der **Wiener Tramwaygesellschaft** wendet der Vervollständigung und Rekonstruktion ihres Fahrparkes ihr besonderes Augenmerk zu. Nach Mittheilung des „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatts" sind neuestens 50 Wagen einer Type in Bestellung gebracht worden, welche einerseits die Benützung derselben sowohl für den animalischen, als für den elektrischen Betrieb gestattet, andererseits durch Anbringung möglichst vieler Sitz- und Verringerung der Stehplätze der Ueberfüllungsmöglichkeit thunlichst vorbeugen soll. Diese Wagen würden zunächst auf der elektrischen Transversallinie in Verwendung kommen, aber im Bedarfsfalle auf den Pferdebahnlinien in Verkehr gesetzt werden. Die Verwaltung will den Fahrpark nach und nach, indem sie die verschiedenartigen, derzeit benützten Wagentypen allmählich durch die neue Type ersetzt, einheitlich gestalten, ein Ziel, welches übrigens schon durch die geplante Einführung des elektrischen Betriebes auf dem Gesammtnetz vorgezeichnet erscheint.

— Die Vertreter der **Budapester Dampfmühlen** hatten vor einiger Zeit Konferenzen bei der Direktion der ungarischen Staatsbahnen wegen Fortdauer der den Mühlen gewährten **Refaktien** für den Export auf der Fiumaner Linie, die bekanntlich an den vollen Betrieb der Mühlen gebunden war. Eine endgültige Entscheidung konnte noch nicht getroffen werden, aber es ist, wie uns aus Budapest telegraphirt wird, sehr wahrscheinlich, dass den Mühlen auch nach der bereits beschlossenen Reduktion des Betriebes eine Frachtbegünstigung in der bezeichneten Relation gewährt wird, wenn auch nicht in dem bisherigen Ausmaasse. Die letzte Entscheidung wird das ungarische Handelsministerium binnen kurzem auf Vorschlag der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zu treffen haben.

Vereins-Ausland.

— **Schweizerische Nordostbahn.** In der letzten Sitzung des Verwaltungsrathes wurde die Anschaffung von 160 Güterwagen genehmigt und 50 000 Frcs. für eine Brücke über die Aare bei Lauffohr im Kanton Aargau eventuell bei Stilli bewilligt. Die Direktion erstattete Bericht über die Lohnfrage, die zu dem bekannten Streik geführt hat, worauf der Verwaltungsrath beschloss, dass die früher eingesetzte Kommission den Bericht prüfe.

— Seit dem 1. d. Mts. haben — wie wir bereits in Nr. 69 und 85 d. Ztg. berichteten — die **italienischen Eisenbahntarife** eine wesentliche Erhöhung erfahren, ohne dass sich die öffentliche Meinung vorher besonders mit dieser tief einschneidenden Maassregel beschäftigt hätte. Der Schwerpunkt des bezüglichen Gesetzentwurfs liegt in Art. III, der folgendermaassen lautet: Um für die gegenwärtig bestehenden Eisenbahn-Pensionskassen vorzusorgen und den diesbezüglichen Fehlbetrag, welchen die drei grossen Betriebsgesellschaften, die Adriatische, die Mittelmeer- und die Sizilianischen Bahnen am 31. Dezember 1896 aufweisen, zu decken, wird ein Zuschlag auf Personen-Fahrscheine in den Schnellzügen erhoben und zwar von 5 % bei einer Entfernung von 20 bis 30 km und eine solche von 10 % von 31 km und darüber. Für Omnibus- und gemischte Züge wird ein Zuschlag von 1 % erhoben, sobald die zurückgelegte Strecke 20 km übersteigt. Ferner für Be- und Entladung von Gütern wird ein Zuschlag von 10 Centesimi für jede Tonne erhoben. Diese Frachterhöhung findet auch Anwendung auf solche Güter, für deren Beförderung die Be- und Entladungsgebühr nicht vorgesehen ist. Art. IV schliesslich setzt fest, dass diese neuen Bestimmungen vorerst bis zum 31. Dezember 1898 in Kraft bleiben.

— **Italienische Mittelmeerbahn.** Auf der Tagesordnung der auf den 26. d. Mts. nach Mailand einberufenen ordentlichen und ausserordentlichen Generalversammlungen steht auch ein Antrag auf Abänderung einiger Artikel des Gesellschaftsstatuts. Nach dem bestehenden Gesellschaftsgrundsatz müssen 125 000 Aktien in der Generalversammlung vertreten sein, um eine Abänderung der Statuten zu ermöglichen. Die beantragte Abänderung ist insbesondere deshalb nöthig, weil eine Tilgung der neuen Aktien geplant ist, die für die für Rechnung der Regierung ausgeführten Bauten ausgegeben worden sind, indem die Regierung die ausgelegten Gelder in Jahresbeträgen zu-

rückzahlt. Der Versuch, die 125000 Aktien zusammenzubringen, ist bereits einmal gescheitert, trotz der von der Verwaltung aufgebotenen grossen Anstrengungen, und dürfte immer schwieriger werden, je mehr die Aktien sich vertheilen. Die Abänderung der Statuten soll demnach den Zweck haben, in ihnen eine Bestimmung aufzunehmen, wonach, wenn die erste Generalversammlung wegen Mangels an genügender Betheiligung beschlussunfähig geblieben ist, eine zweite Versammlung gültige Beschlüsse fassen kann, gleichgültig welche Anzahl Aktien darin vertreten ist.

— Aus Italien wird uns gemeldet, dass die Rete Adriatica die Weiterführung des **Nord-Süd-Express** nach Florenz gelegentlich der **Probefahrt** desselben (vergl. Nr. 86 d. Ztg.) abgelehnt hat, die Fahrt wird also in Verona ihr Ende haben. Die Konferenz über die Anschlüsse in Verona wird infolge dessen nicht in Florenz, sondern in Venedig stattfinden, wo von der Regierung der Saal der Handelskammer zur Verfügung gestellt wurde.

— Athener Meldungen zufolge eröffnen sich dem **Bahnbau Larissa-Salonichi** im Anschluss an den Fortgang der türkisch-griechischen Friedensverhandlungen gute Aussichten. Eine sehr starke Finanzgruppe soll sich für die Herstellung dieses wichtigen Verkehrsgliedes, das eine Verbindung des griechischen mit dem türkischen Bahnnetz schaffen würde, interessiren. Man nimmt an, dass der erste Spatenstich schon im nächsten Frühjahre gethan werden dürfte, und dass überhaupt nach Ablauf der winterlichen Jahreszeit das industrielle und kommerzielle Leben auf der Balkanhalbinsel einen mächtigen Aufschwung nehmen werde.

— Das russische Ministerium der Verkehrsanstalten ist gegenwärtig mit dem Sammeln von Daten über die **Eisenbahnen im Zarthum Polen** beschäftigt, weil dieselben einer besonderen Betriebsverwaltung unterstellt werden sollen.

— Die Eisenbahnen von Russisch-Polen beschlossen eine **Vermehrung ihres rollenden Materials.** Das russische Eisenbahndepartement gestattete, dass ein Theil der Bestellungen dem Auslande zugewandt wird.

— Durch den neuen **Tarif für den Transport von Getreidesendungen auf den russischen Eisenbahnen**, der am 13. d. Mts. in Kraft treten wird, stellt sich, wie der „Petersb. Herold" schreibt, die Fracht für Getreidesendungen von verschiedenen Stationen des russischen Eisenbahnnetzes nach Königsberg und Danzig bedeutend billiger als bisher.

— Englische Zeitungen berichten, dass auch in Irland ein **Ausstand der Eisenbahnangestellten** droht. Diese letzteren haben den Gesellschaften ihre Beschwerden mitgetheilt; wollen diese nicht entsprechende Zugeständnisse machen, so scheint ein Strike unausbleiblich zu sein.

— Aus Ottawa wird vom 1. d. Mts. gemeldet: Die Landverkäufe der **Kanadischen Pacificbahn** im Oktober waren sehr gross, die bedeutendsten seit vielen Jahren. Vom 1. Januar bis 1. Oktober waren die Einnahmen aus diesen Verkäufen um 100000 D. höher als in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Präsident der Kanadischen Pacificbahn, van Horne, ist soeben von seiner jährlichen Inspektionstour zurückgekehrt. Wie er mittheilt, sind die Verkehrsverhältnisse nach allen Richtungen hin günstig. Die Bruttoeinnahmen haben eine grosse Zunahme erfahren. Präsident van Horne theilt mit, dass die Gesellschaft im nächsten Frühjahr eine Dampferlinie nach den Youkon-Goldfeldern einrichten wird. Ferner wird die Gesellschaft eine Eisenbahnlinie von 30 Meilen von Robsen nach Ronland bauen, die nach einem goldreichen Distrikt führt. Weitere Eisenbahnbauten, abgesehen von der Erweiterung der Edmentenlinie, werden nicht vorgenommen werden.

— Bei dem Festbankett, welches kürzlich in Bulawayo anlässlich der **Eröffnung der Bahnlinie nach Kapstadt** stattfand, verlas der Minister für öffentliche Arbeiten Sivewright einen Brief von Rhodes, in dem Rhodes mittheilt, er habe sich entschlossen, die Bahn unverzüglich nach dem Zambesi weiter zu bauen, und auf die mächtigen Kohlenfelder verweist, welche zwischen Bulawayo und dem Zambesi lägen und für Südafrika von der grössten Bedeutung wären. Die jetzige Generation solle sich bemühen, das Werk noch bei ihrer Lebzeit zu beenden.

— Nach den neuen Verträgen, welche die englische Regierung mit der betreffenden Schifffahrtsgesellschaft über die **Beförderung der Post nach Ostindien, Ostasien und Australien** abgeschlossen hat, wurde die Mindestgeschwindigkeit der verkehrenden **Postdampfer zwischen Brindisi und Bombay** von 12,5 auf 14,5 Seemeilen, zwischen Brindisi und Adelaide von 12,5 auf 14 und zwischen Brindisi und Shanghai von 11,25 auf 13⅓ Seemeilen in der Stunde erhöht, sodass die Beförderungszeit der Posten weiter vermindert wird, und zwar zwischen Bombay und London von 16½ auf 14⅔ Tage, zwischen Adelaide und London von 34⅔ auf 30⅔ Tage und zwischen Shanghai und London von 37½ auf 32¾ Tage. Diese Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit tritt am 1. Februar 1898 in Kraft.

Allgemeines.

— Die Berliner Polytechnische Gesellschaft trat am 4. November Abends unter Leitung des Geheimen Kommerzienrath Veitmeyer zu ihrer ersten Novembersitzung zusammen. Die Verhandlungen begannen mit einer sehr interessanten Mittheilung über neuere in Belgien ausgeführte **Versuche mit dem elektrischen Dreischienensystem.** Die Probefahrten auf einer derartigen Bahn zeigten, dass es möglich ist, mit dem Dreischienensystem eine Fahrgeschwindigkeit von 60 bis 70 englischen Meilen in der Stunde zu erreichen. Die mittlere Schiene dient bei diesem System als Zuleitung, während die äusseren Schienen die Rückleitung besorgen. Die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin soll übrigens eine neue elektrische Lokomotive konstruirt haben, die 90 km in der Stunde zurückzulegen vermag und damit der oben angeführten Geschwindigkeit so ziemlich nahe kommt. Die Heilmann'sche Lokomotive hat bei der Probefahrt 100 km in der Stunde durchlaufen, soll aber in derselben Zeit 120 oder sogar 150 km durchmessen können.

— **Eisenbahnwagen aus Aluminium** will — wie das Patent- und technische Büreau von Richard Lüders in Görlitz mittheilt — die französische Staatsbahn anfertigen lassen und hat hierzu bereits die Einwilligung des Eisenbahnministers erhalten. Mit Ausnahme der Achsen, Räder, Federn, Bremsen und Kuppelungen sollen alle Theile, die bisher aus Messing, Kupfer und Eisen angefertigt wurden, aus Aluminium hergestellt werden. Diese Wagen sollen etwa 30 Centner leichter als die bisherigen werden. Da in Frankreich ein Zug durchschnittlich aus 20 Wagen besteht, vermindert sich das Gewicht eines solchen Zuges um etwa 600 Centner, was eine ziemlich bedeutende Ersparniss ermöglicht. Ob Aluminiumwagen so dauerhaft sind wie andere, dass kann natürlich erst die Praxis erweisen.

Unserer Ansicht nach dürfte man von der Verwendbarkeit des Aluminiums für Eisenbahnwagen erst dann reden können, wenn die Dauerhaftigkeit und namentlich auch die *Widerstandsfähigkeit* genügend erprobt sein wird.

Zu den Verkehrsstörungen im Bereich der vormaligen hessischen Ludwigsbahn.

Die mit der Herbstkampagne auf den Linien der vormaligen hessischen Ludwigsbahn eingetretenen Betriebs- und Verkehrsstockungen sind auf die unzureichenden Einrichtungen des Unternehmens, wie sie die Staatsverwaltung im Frühjahr d. J. überkommen hat, zurückzuführen. Alle Betheiligten waren sich der hierdurch für die nächste Zukunft geschaffenen misslichen Lage wohl bewusst; insbesondere sahen die beiden Regierungen in Erkenntniss dieser Verhältnisse einen grösseren Retablissementsfonds zur ersten Instandsetzung des der Ergänzung dringend bedürfenden Unternehmens sogleich bei der Uebernahme der Bahn vor. Das Anwachsen des Verkehrs von Mitte September ab war auch ein so gewaltiges, dass sehr bald schon das Unzureichende der vorhandenen baulichen und betrieblichen Anlagen scharf hervortrat.

Das Fehlen auskömmlicher, von den Ladebahnhöfen getrennter Rangirbahnhöfe an allen Hauptplätzen des Bezirks, in Bingen, Mainz, Worms, Darmstadt, und die volle Unzulänglichkeit des Rangirbahnhofes Bischofsheim erwies sich hierbei als der wesentlichste Uebelstand. Nicht minder störend war der Mangel an Ueberholungsgeleisen für Güterzüge oder die unzureichende Länge derselben auf allen Hauptstrecken, ferner die Knappheit der Güterschuppen und Ladegeleise. Endlich trat zur Evidenz hervor, dass die Strecke Bischofsheim - Mainz Centralbahnhof, auf welcher ab Bischofsheim 3 Haupt-Zugrichtungen Frankfurt, Aschaffenburg, Mannheim und ab Mainz Neuthor 4 Zugrichtungen — die vorhergehenden und Worms — abgefertigt werden, durch den Mehrverkehr mit Zügen überlastet war.

Die in der Presse geltend gemachten und an die zuständigen Instanzen gerichteten Beschwerden der Interessenten über **verzögerte Zustellung und Beförderung der Güter schildern im**

wesentlichen den thatsächlichen Zustand in zutreffender Weise. Zu vermeiden war es nicht, dass diese schweren Störungen des Güterverkehrs in empfindlichster Weise auf die Regelmässigkeit des Personenverkehrs einwirkten. Da der Güterzug-Fahrplan nicht einzuhalten war, die in den Bahnhöfen fertig gestellten Güterzüge aber zur Vermeidung gänzlicher Verstopfung abgelassen werden mussten, da überdies bei der mangelhaften Anlage fast sämmtlicher Bahnhöfe ein Rangiren in den Hauptgeleisen nicht zu vermeiden war, wurden die Personenzüge vor den Stationen festgehalten.

Dass eine ganz abnorme Verkehrssteigerung vorlag und noch anhält, weit stärker, als sie in den letzten Jahren des Privatunternehmens jemals bemerkt worden, ergibt sich aus folgenden für die Hauptstrecken des Bezirks ermittelten Zahlen.

In der Zeit vom 1. September bis 15. Oktober d. J. sind befördert:

Güterzüge täglich	1896	1897
auf der Strecke Mainz-Worms	10	13
„ „ „ „ -Bischofsheim-Frankfurt	8	11
„ „ „ „ -Bingen	11	14
„ „ „ „ -Bischofsheim-Aschaffenburg	11	17
zusammen	40	55

Ausserdem wurden neu eingelegt zwischen Bingerbrück und Mannheim 2 und zwischen Bingerbrück und Bischofsheim 3 Güterzüge.

An Wagenachskilometern in Güterzügen wurden zurückgelegt:

	Im Monat September 1896	1897	mehr 1897	in Proz.
auf der Strecke Mainz-Worms	1 200 518	1 431 592	231 074	19,25
auf der Strecke Mainz-Bingen	1 099 659	1 317 008	217 349	19,76
auf der Strecke Mainz-Aschaffenburg	2 407 342	2 636 315	228 973	9,51
auf der Strecke Frankfurt-Mannheim	1 123 334	1 365 223	241 889	21,53

	Vom 1. bis 20. Oktober einschl. 1896	1897	also mehr 1897	mehr in Proz.
auf der Strecke Mainz-Worms Gr.	956 494	1 231 109	274 615	28,71
auf der Strecke Mainz-Bingen	647 816	874 144	226 328	34,94
auf der Strecke Mainz-Aschaffenburg	1 654 314	2 086 352	432 038	26,12
auf der Strecke Mainz-Frankfurt	501 542	563 222	61 680	12,30
auf der Strecke Frankfurt-Mannheim	847 200	1 095 320	248 120	29,29.

Es wurden somit auf den angegebenen Strecken
im September 1897 . . . . 919 285 Achskm = 15,76 %
und vom 1. bis 20. Oktober 1897 . 1 242 789 „ = 26,97 %
mehr gefahren wie in der gleichen Zeit des Vorjahres, Zahlen, welche am sichersten das gewaltige Anwachsen des Verkehrs erkennen lassen.

Auf der am schwersten belasteten Tunnelstrecke zwischen Mainz-Neuthor und Mainz-Hauptbahnhof, auf welcher 132 Personen- und Güterzüge in beiden Richtungen zusammen ohne die Extrazüge täglich verkehren, passirten im September 1897 gegen September 1896 28 % an Achskilometern mehr, ein Zuwachs, der sich in der Zeit vom 1. bis 20. Oktober auf rund 45 % erhöhte.

Der Bedarf an Güterwagen (offenen und bedeckten) im Direktionsbezirke Mainz, soweit Strecken der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn in Betracht kommen, betrug:
für die Zeit vom 1. September bis 15. Oktober 1896: 54 663,
„ „ „ „ 1. „ „ 15. „ 1897: 73 431.

Mithin war der Gesammtbedarf im laufenden Jahr gegen den des Vorjahrs um 18 768 = 34 % stärker.

Die aus vorstehenden Zusammenstellungen hervorgehende starke Verkehrssteigerung ist nicht durch Verkehrsumleitungen hervorgerufen, welche — wie mehrfach in der Presse behauptet wird — aus Anlass der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn zu Gunsten der Linien dieser Bahn und zum Nachtheil der Nachbarbahnen bereits eingetreten seien. Selbst Verkehre, die nach der Angliederung des Netzes der Hessischen Ludwigseisenbahn an die preussischen Staatseisenbahnen naturgemäss und wirthschaftlich über die Linien der ersteren zu leiten wären, werden noch auf den früheren Leitungswegen gefahren. Verkehrsentziehungen den konkurrirenden Nachbarbahnen, insbesondere der Main-Neckarbahn gegenüber, sind in allen wesentlichen Verkehrsrelationen noch nicht erfolgt. Soweit solche erfolgt sind, haben sie infolge ihrer geringfügigen Bedeutung auf die Verkehrsstockungen im Direktionsbezirk Mainz steigernd nicht einwirken können.

Dass die nachgewiesene Verkehrssteigerung eine ganz ungewöhnliche war, erhellt auch daraus, dass der Güterverkehr der hessischen Ludwigseisenbahn im September und Oktober 1896 gegen 1895 um nur 10 % zugenommen hatte.

Wenn der Bezirk Mainz eine die Nachbarbezirke übertreffende Steigerung aufzuweisen hat, so darf nicht vergessen werden, dass mit der Angliederung des Netzes der hessischen Ludwigseisenbahn an die preussischen Staatseisenbahnen auch der Wagenpark derselben von den Verladern ohne Beschränkung benutzt werden kann. Während nun im Gebiete der Ludwigseisenbahn in gleichartigen Verkehrsperioden der empfindlichste Wagenmangel herrschte, haben die Interessenten diesjährig mit ihren Ansprüchen an den Wagenpark in weit höherem Maasse herantreten können als früher. Die Folge hiervon war, dass der Andrang der Güter zur Verladung ein viel grösserer war.

Die Eisenbahnverwaltung zu Mainz hat in der kurzen Zeit mit allen ihr zur Gebote stehenden Mitteln auf die Hebung der Leistungsfähigkeit der hessischen Ludwigsbahn hingewirkt. Es konnte keinem Zweifel unterliegen, dass eine wirksame Abhilfe zunächst nur durch eine Vermehrung des Maschinen- und Wagenparks sowie durch vermehrte Einstellung von Personal zu erreichen war, während von einer Erweiterung und Vervollkommnung der Betriebsanlagen eine solche Abhilfe für die Zukunft zwar, für die Gegenwart aber nur in geringem Maasse zu erhoffen war.

Dem Bezirk Mainz wurden ausser einem grossen Wagenpark vor allem eine grosse Anzahl von Maschinen aus den Staatsbahnbeständen überwiesen.

In umfassendster Weise wurde ferner mit der Vermehrung des Personals an Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern vorgegangen.

An Bediensteten sind seit dem 1. April d. J. 666 Personen mit einem Gehalts- und Lohnaufwand von rund 700 000 *M.* jährlich mehr eingestellt. Ausserdem hat das bei der hessischen Ludwigsbahn vorgefundene Personal an Beamten und Arbeitern seit dem 1. April d. J. — unter Verminderung der regelmässigen Dienstzeiten — bereits eine Gehalts- und Lohnaufbesserung von jährlich rund 550 000 *M.* erhalten.

Im Zusammenhang mit diesen Vermehrungen des Betriebsparks und des Personals war man bestrebt, die Betriebseinrichtungen durch Einlegung neuer Züge zu vervollkommnen.

Ohne Erfolg sind alle diese Maassnahmen — trotz des ständig steigenden Verkehrs — nicht geblieben. Die Stationen Bingen, Mainz, Darmstadt konnten mit äusserster Anstrengung vor weiteren und anhaltenden Verstopfungen bewahrt werden, wenn auch immer noch Ueberfüllungen zeitweise dort vorliegen. Weniger erfolgreich erwiesen sich alle Maassnahmen für die beiden wichtigen Rangirgüter-Umschlagsbahnhöfe Bischofsheim und Gustavsburg, da es unmöglich war, auf ersterem, der nach seiner Anlage und Grösse nur täglich 3200 Achsen verarbeiten kann, täglich etwa 5000 Achsen zu bewältigen. Ebenso liess sich bisher ein durchgreifender Erfolg auf der Strecke Mainz-Worms nicht erzielen, da die sämmtlich unzulänglichen Stationen derselben immer von neuem wieder zugefahren wurden, auch wenn sie zeitweilig frei gemacht worden waren. Es wird jedoch von einer wesentlichen Aenderung des Güterzugfahrplanes, welche Anfang November zur Durchführung gekommen ist, erwartet, dass auch für diese Stationen und Strecken eine weitere Besserung zu erzielen ist.

Ueber diejenigen Maassnahmen, welche zur ferneren Vorbeugung gleicher Kalamitäten in baulicher Beziehung alsbald durchzuführen sein werden, ist ein umfassender Plan in der Ausarbeitung begriffen. Das Nöthigste ist auch sofort angeordnet, insbesondere ist der vollständige Ausbau des zweiten Geleises auf der Strecke Frankfurt-Mannheim bereits in Angriff genommen.

Wenn die unzureichenden Bahnhofs- und Geleisverhältnisse der hessischen Ludwigsbahn bei Bewältigung dieses enormen Verkehrs vielfach in Stich gelassen haben, so bedauert es die Staatsverwaltung selbst am meisten, dass sie die ihr zur Verfügung stehenden grösseren Hilfsmittel nicht im Bezirk Mainz sofort voll entfalten kann. Dass es ihr besonders am Herzen liegt, den Anforderungen dieses in jeder Beziehung hoch entwickelten Bezirks gerecht zu werden, hat sie bisher genügend bethätigt. Ihre nächstliegende Aufgabe wird es sein, das hinsichtlich der Bahnanlagen der hessischen Ludwigsbahn sobald als möglich nachzuholen, was zur Bewältigung des mächtigen Verkehrs unbedingt erforderlich ist.

Bücherschau.

Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Unter Mitwirkung von: Bathmann, Berlin; Berndt, Darmstadt; von Beyer, Posen; Blum, Berlin; Borchart, Berlin; von Borries, Hannover; Brückmann, Chemnitz; Clausnitzer, Elberfeld; Ebert, München; Fränkel, Berlin; Garbe, Berlin; Giesecke, Hamburg; Gölsdorf, Wien; Grimke, Ratibor; Groeschel, Nürnberg; Grossmann Wien; Halfmann, Essen; Himbeck, Berlin; Jäger, München; Kohlhardt, Berlin; Laistner, Stuttgart; Lehners, Cassel; Leissner, Berlin; Leitzmann, Erfurt; von Littrow, Villach; Müller, Trier; Nitschmann, Berlin; Patte, Harburg; Paul, Lippstadt; Reimherr, Altena; Scholkmann, Berlin; Schrader, Berlin; Schubert, Sorau; Schumacher, Potsdam; Sommerguth, Potsdam; Troske, Hannover; Wagner, Breslau; Walzel, Villach; Wehrenfennig, Wien; Weiss, München; Zehme, Nürnberg — herausgegeben von Blum, Geheimer Baurath, Berlin; von Borries, Regierungs- und Baurath, Hannover; Barkhausen, Professor an der Technischen Hochschule, Hannover. Erster Band: Das Eisenbahn-Maschinenwesen. Erster Abschnitt: Die Eisenbahn-Betriebsmittel. Erster Theil: Die Lokomotiven. Bearbeitet von: von Borries, Hannover; Brückmann, Chemnitz; Giesecke, Hamburg; Gölsdorf, Wien; Halfmann, Essen; Leitzmann, Erfurt; Reimherr, Altena; Wehrenfennig, Wien. Mit 482 Abbildungen im Text und 8 lithographirten Tafeln. Bezugspreis 14,60 *M.*, in Halbfranz gebunden 18 *M.* Zweiter Band: Der Eisenbahnbau. Erster Abschnitt: Linienführung und Bahngestaltung. Bearbeitet von: Paul, Lippstadt; Schubert, Sorau; Blum, Berlin; Zehme, Nürnberg. Mit 82 Abbildungen im Text und 4 lithographirten Tafeln. Bezugspreis 4 *M.* Zweiter Abschnitt: Oberbau. Bearbeitet von: Blum, Berlin; Schubert, Sorau; Zehme, Nürnberg. Mit 292 Abbildungen im Text. Bezugspreis 5 *M.* Wiesbaden, C. W. Kreidel's Verlag. 1897.

Ein Kranz auserlesener Fachmänner ist dem Rufe der in Eisenbahnkreisen rühmlichst bekannten Herausgeber gefolgt, um die einschlägige Litteratur mit einem Werk zu bereichern, das von weitausschauendem Standpunkt die Ergebnisse der bisherigen technischen Eisenbahnentwickelung vor Augen führen soll.

Das Werk will ein Facit ziehen, es will schildern, nicht wie sich herausgebildet hat, was ist, sondern was als brauchbar und maassgebend im Eisenbahnbetriebe in Geltung steht. Trotz der verhältnissmässig jungen Entwickelung unseres hervorragendsten Landverkehrsmittels, der Eisenbahn, ist dem hier hervorgetretenen Bestreben, vom theoretischen Theil den rein praktischen zu sondern, die volle Berechtigung nicht abzusprechen. Für die Art, wie die Bearbeiter den Stoff vor Augen führen, ist weiter der Grundsatz vor Augen behalten worden, dass, was der Praxis nutzen solle, wesentlich auch aus der Praxis geschöpft sein müsse; und damit sind theoretischer Erörterung die Grenzen gesteckt. Freilich ist die Praxis von der Theorie heutzutage nicht mehr zu trennen. Aber wo wir vom Boden der Empirie immer geneigter uns auf das Gebiet des Theoretischen begeben, auf dem wir uns vielfach gar zu wohl fühlen, muss um so mehr anerkannt werden, dass die Verfasser in theoretischen Dingen das richtige Maass zu halten wussten, ohne dass doch die deutsche Gründlichkeit vermisst würde, die indessen hier auf die Verarbeitung von Beobachtungen und Versuchen grösseren Werth legt, als auf selbständige Theorien, zumal in verwickelten Fragen. Für Werke der vorliegenden Art, die den Abschluss einer Entwickelungsepoche vor Augen führen wollen, liegt die Gefahr nahe, dass sie Sammelwerke werden. Auch diese Klippe hat das vorliegende Werk, indem es das Ergebniss der Entwickelung in wohldurchdachter und begründeter Weise abklärt, vermieden. Die Fortschritte des Eisenbahnwesens sind fernerhin wesentlich auch vom internationalen Standpunkte zu beurtheilen. Ein Werk allgemeinen Charakters muss daher auch den Erfahrungen der anderen Eisenbahnländer gebührend Rechnung tragen. Auch dies ist geschehen, wenn man freilich begreiflich finden muss, dass für ein deutsches Werk der Schwerpunkt der Betrachtungen nicht im Ausland liegen kann. So ist denn hier das Eisenbahnwesen im Gebiet des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in den Vordergrund gerückt, ohne dass dabei eine gründliche Bezugnahme namentlich auf die englische, amerikanische, französische Eisenbahntechnik vermisst würde. Wenn ferner die Verfasser ein Eindringen in fremde technische Gebiete — schon im Hinblick auf die dem Werk gezogenen räumlichen Grenzen — unter allen Umständen zu vermeiden wünschten, daher auch die Hilfswissenschaften von der Betrachtung ausscheiden, so steht doch die Grenze für die Anwendung der Dampfkraft zur Fortbewegung von Personen und Gütern bei weitem nicht mehr in dem Maasse fest, wie früher und sie wird von Jahr zu Jahr umstrittener. Bis zu einem gewissen Grade ist daher auch die Anwendung der Elektrizität auf die Fortbewegung von Fahrzeugen in Betracht gezogen worden.

Das in grossen Verhältnissen angelegte Werk wird drei Bände umfassen, die aufeinanderfolgend behandeln werden 1. das Eisenbahnmaschinenwesen — Betriebsmittel und Werkstätten —, 2. den Eisenbahnbau — Linienführung und Bahngestaltung, Oberbau, Signal- und Sicherungsanlagen und 3. den Eisenbahnbetrieb und die Unterhaltung der Eisenbahnen, unterschieden hinsichtlich des ersten Punktes noch besonders in einen den Betriebsdienst und einen statistische Ergebnisse und Wirthschaftliches umfassenden Abschnitt. Bis jetzt sind 3 im Text und auf besonderen Tafeln reich mit Abbildungen ausgestattete Hefte zur Ausgabe gelangt, und zwar vom ersten Band ein die Lokomotiven betreffendes sehr stattliches Druckheft von 368 Seiten Text; sodann der erste Abschnitt des zweiten Bandes, betreffend Linienführung und Gestaltung der Bahn (113 Seiten); drittens endlich der zweite Abschnitt des zweiten Bandes über Oberbau, welcher den zweiten Band bis Seite 307 fortführt. Ueber die Anlage des ganzen Werkes wird eine kurze Inhaltsangabe näheren Aufschluss bringen, während ein weiteres Eingehen auf den Stoff selbst — wiewohl dazu sonst in vielen Punkten, wie hinsichtlich der Verbundlokomotiven, Veranlassung genommen werden könnte — zu weit führen würde.

Durch das erste der drei erschienenen Hefte ist eine ungemein reichhaltige Abhandlung über die Lokomotiven an den Anfang des Werkes gestellt. Sie werden zunächst nach ihrer Eintheilung und allgemeinen Anordnung für Haupt- und Nebenbahnen, dann nach ihrer Leistungsfähigkeit und ihrer Berechnungsweise und weiterhin mit Bezug auf ihre Bewegung in geraden Strecken und Krümmungen behandelt. Diese drei Unterabschnitte mit ihren zahlreichen Unterabtheilungen sind von A. v. Borries, dem trefflichen Kenner und Bahnbrecher auf dem Gebiet des Lokomotivwesens, geschrieben. Es folgen eingehende Betrachtungen von Wehrenpfennig über Kessel und Zubehör, von Gölsdorf über das Laufwerk, von Leitzmann und von v. Borries über das Triebwerk der Lokomotive, von v. Borries über die Verbundlokomotive, von Gölsdorf über die Ausrüstung der Lokomotiven, von Halfmann über die Tender, von v. Borries über Zahnradlokomotiven und endlich von dem letzteren in Gemeinschaft mit Giesecke und Reimherr über Lokomotiven für Strassen-, Klein- und Förderbahnen. Man sieht, ein erschöpfendes Bild des in Frage kommenden Stoffes.

Von den beiden im Druck vorliegenden Heften des zweiten Bandes, dessen ersten und zweiten Abschnitt ausmachend, enthält das erste einen allgemeinen einleitenden Abschnitt, einen Abschnitt über Aufsuchen und Entwerfen einer Bahnlinie, ferner über die Anforderungen des Betriebs an die Ausstattung und Eintheilung der Bahn, sämmtlich von Paul geschrieben, weiter Abschnitte über Schutzmaassregeln gegen Hochwasser und andere Vorkommnisse von Schubert, über die Lage der Bahn im Verhältniss zu kreuzenden Anlagen, Gestaltung und Ausrüstung des Bahnkörpers von Blum, endlich über die Linienführung elektrischer Bahnen von Zehme. Der zweite Abschnitt bringt Darlegungen über die allgemeinen Grundlagen der Anordnung des Oberbaues und Ergebnisse der theoretischen Untersuchungen über seine Berechnung von Blum, über die Herstellung und Entwässerung der Bahnkrone von Schubert, den Bau des Geleises (in sechs Kapiteln) von Blum und die Gestaltung des Oberbaues für elektrische Bahnen von Zehme.

Dem reichen und tiefen Inhalt des Werkes entspricht die Sprache und sein äusseres Gewand. Auf die sprachliche Fassung ist sehr grosse Sorgfalt verwendet. Die Herausgeber haben überall, wo es angängig war, auf die Anwendung deutscher Bezeichnungen gesehen, waren im übrigen bemüht, Kürze des Ausdruckes mit Deutlichkeit zu verbinden, die Begriffsbestimmungen möglichst schlagend und einheitlich zu fassen. Es ergaben sich bei diesem Bestreben Ausdrucksweisen, die nicht überall in gleichem Sinne eingebürgert sind. Die Bezeichnungen sind im Anfang des Werkes zusammengestellt.

Die grosse Reichhaltigkeit an bildlichen Darstellungen muss dem Werk als besonderer Vorzug nachgerühmt werden. Die Abbildungen sind überall auf die springenden Punkte zugeschnitten. Sehr anzuerkennen ist, dass die hauptsächlichen Abmessungen den Abbildungen beigeschrieben sind; sie sind dem Praktiker von besonderem Werth. Die Abbildungen sind auch durchweg von zufriedenstellender Klarheit, wenn sie auch bei der Wahl eines etwas glatteren Papiers noch etwas ansprechender ausgefallen sein würden. Dem Verleger gebührt alle Anerkennung dafür, dass er hinsichtlich der Bemessung der Zahl und der Auswahl der Abbildungen, die vielfach aus vorhandenen Werkzeichnungen mühsam herausgezogen werden mussten, keine Kosten gescheut hat.

Möge das Werk fleissig gekauft und studirt werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Nebenbahn Glatz-Seitenberg a. d. Biele und Ausgabe des Nachtrages 4 zum Gruppentarif II. Am 14. November d. J. wird die Nebenbahn Glatz-Seitenberg a. d. Biele dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. An der Strecke liegen in der Richtung von Glatz her der Haltepunkt Glatz Stadt, die Haltestellen Nieder-Rengersdorf (erst vom Tage der Fertigstellung ab), Eisersdorf, Ullersdorf a. d. Biele und Kunzendorf a. d. Biele, der Haltepunkt Raiersdorf, der Bahnhof 2. Klasse Landeck in Schlesien, der Haltepunkt Olbersdorf und der Bahnhof 3. Klasse Seitenberg a. d. Biele. Die neue Strecke zweigt in Station Nieder-Rengersdorf, welche vorläufig noch nicht zur Eröffnung gelangt, zwischen den Stationen Glatz Stadt und Rengersdorf der Strecke Breslau-Mittelwalde ab. Die Haltepunkte Raiersdorf und Olbersdorf sind nur für den Personenverkehr eingerichtet. In Raiersdorf wird eine Gepäckabfertigung überhaupt nicht, in Olbersdorf nur während des Sommers stattfinden.

Die Haltestellen Eisersdorf, Ullersdorf a. d. Biele und Kunzendorf a. d. Biele erhalten Befugnisse zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Eil- und Frachtstückgut- sowie Wagenladungsgütern. Die Annahme und Auslieferung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die Bahnhöfe Landeck in Schlesien und Seitenberg a. d. Biele werden für den Gesammtverkehr eingerichtet, zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist indessen Landeck nicht geeignet. Die Strecke Glatz-Seitenberg wird mit den daran gelegenen Stationen der Verkehrsinspektion Neisse, der Betriebsinspektion Glatz und der Maschineninspektion Neisse unterstellt. Gleichzeitig wird die Güternebenstelle Landeck aufgehoben.

Dem Personenverkehr dienen die nachstehend angegebenen, zwischen Glatz und Seitenberg a. d. Biele verkehrenden Züge:

831	835	837		830	834	836
2.—4. Kl.	2.—4. Kl.	2.—4. Kl.		2.—4. Kl.	2.—4. Kl.	2.—4. Kl.
9.10	1.11	8.40	Abf. Glatz Hauptbhf. . . Ank.	7.20	12.42	6.40
9.16	1.17	8.46	Glatz Stadt . . .	7.15	12.37	6.35
9.30	1.31	9.00	Nd.-Rengersdorf *) .	7.02	12.24	6.22
9.44	1.45	9.16	Eisersdorf	6.54	12.16	6.14
9.59	1.56	9.29	Ullersdorf a. d. Biele	6.44	12.08	6.04
10.18	2.14	9.48	Kunzendorf a. d. Biele	6.29	11.55	5.49
10.29	2.25	9.59	Raiersdorf	6.19	11.47	5.39
10.45	2.41	10.15	Landeck in Schlesien	6.10	11.38	5.30
10.55	2.50	10.25	Olbersdorf	5.59	11.29	5.19
11.05	3.00	10.35	Ank. Seitenberg a. d. Biele Abf.	5.50	11.20	5.10

*) Nd.-Rengersdorf vom Tage der Fertigstellung ab.

Es gelangen nur Fahrkarten 2. bis 4. Wagenklasse zur Ausgabe.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Güterverkehr mit den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen enthält der am 14. November d. J. erscheinende Nachtrag 4 zum Gruppentarif II, in welchen auch die Entfernungen und Frachtsätze für die seit Ausgabe des Nachtrages 3 eröffneten Stationen Korsenz, Rosen und Warkotsch aufgenommen sind.

Ausserdem enthält der Nachtrag 4 bereits früher bekannt gegebene Aenderungen und Ergänzungen sowie Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrages können durch die Stationskasse Breslau O/S. Bhf. kostenfrei bezogen werden.

Im Verkehr mit den übrigen preussischen und grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen werden bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen der Frachtberechnung die Entfernungen von Glatz unter Zuschlag folgender Kilometer zu Grunde gelegt:

für	Zuschlag an Glatz km
Eisersdorf	11
Ullersdorf a. d. Biele	14
Kunzendorf a. d. Biele	19
Landeck in Schlesien	26
Seitenberg a. d. Biele	31

Ueber die Höhe der Frachtsätze für Steinkohlen usw. aus dem niederschlesischen Grubenbezirk geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 3. November 1897. (2489)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Kühnhausen-Langensalza treten folgende Fahrplanänderungen auf den nachbenannten Strecken in Kraft:

a) Strecke Ballstädt-Tennstedt:

Der Zug 175 fährt ab Döllstädt 8.56 an Tennstedt 9.22,
„ „ 633 „ „ Burgtonna 3.56 „ „ 4.52,
„ „ 118 „ an Gräfentonna 5.58 ab Döllstädt 6.18,
ein neuer „ 635 a „ ab Döllstädt 6.19 an Tennstedt 6.41,
der „ 635 „ Sonn- und Festtags ab Ballstädt 11.41 an Tennstedt 12.35,
„ „ 119 „ „ „ „ an Döllstädt 12.08 ab Gräfentonna 12.28,
ein neuer „ 636 a „ ab Tennstedt 5.45 an Döllstädt 6.07,
der „ 636 „ „ „ 6.56 „ Ballstädt 8.09,
„ „ 119 „ Werktags an Döllstädt 9.30 ab Gräfentonna 9.47.

(Schluss der Fahrplanbekanntmachungen S. II.)

3. Verkehrsunterbrechung.

Am 16., 17. und 18. d. Mts. wird infolge Erneuerung der Eisenkonstruktionen der Warthebrücke zwischen den Stationen Orzechowo und Zerkow der Strecke Gnesen-Oels der durchgehende Zugverkehr unterbrochen sein. Der Güterverkehr wird von Jarotschin über Posen-Gnesen und umgekehrt geleitet, der Personenverkehr durch Umsteigen an der Warthe und Uebersetzen mittelst Dampfboots aufrecht erhalten werden.

Posen, im November 1897. (2491)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Altwieck für den Güter- und Viehverkehr. Am 1. Dezember d. J. wird die zwischen den Stationen Carwitz und Schübben-Zanow an der Bahnstrecke Belgard-Stolp gelegene Haltestelle Altwieck, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Altwieck in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der Oldenburgischen Staatsbahn und in den Staatsbahn-Viehtarif aufgenommen.

Ueber die Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im Oktober 1897. (2492)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachdem auf der an der Strecke Hameln-Löhne belegenen Haltestelle Fischbeck eine feste Rampe für Kopf- und Seitenverladung erbaut ist, wird vom 10. d. Mts. ab die genannte Haltestelle für die unbeschränkte Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und lebenden Thieren in Betrieb genommen.

Ferner wird am 15. d. Mts. die zwischen Elze und Nordstemmen belegene, bisher auf Wagenladungen der Domaine Poppenburg beschränkte Güterladestelle Poppenburg als öffentliche Haltestelle für den allgemeinen Wagenladungs- und Viehverkehr in Betrieb genommen.

In dem Staatsbahn-Viehtarif vom 1. Oktober 1895, dem Viehtarif der preussischen und hessischen Staatsbahnen, oldenburgischen Staatsbahnen und angeschlossenen Privatbahnen vom 1. Oktober 1896, sowie in dem Viehtarif für den niederdeutschen Verband vom 15. Juli 1897 treten am 10. bezw. 15. d. Mts. direkte Frachtsätze für die genannten Haltestellen in Kraft. (2493)

Hannover, den 6. November 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 2. Am 1. Dezember d. J. tritt zu dem obenbezeichneten Tarifheft der 1. Nachtrag in Geltung. Er enthält Ergänzungen des Abschnittes A. IV, Aenderungen von Bahnhofsbezeichnungen und Berichtigungen und ist kostenfrei durch die betheiligten Bahnen und Abfertigungsstellen zu beziehen.

Breslau, den 29. Oktober 1897. (2494)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Fahrplanbekanntmachungen (Schluss).

b) S t r e c k e E r f u r t - K ü h n h a u s e n - L a n g e n s a l z a:

Ein neuer Zug 115 a ab Gräfentonna 6.02 an Langensalza 6.22,
der „ 115 „ Erfurt 7.53 „ „ 9.35,
ein neuer „ 117 a „ Gräfentonna 10.50 „ „ 11.10,
der „ 117 „ Erfurt 2.05 „ „ 3.48,
ein neuer „ 119 a „ Gräfentonna 4.20 „ „ 4.37,
der „ 119 Werktags ab Erfurt 8.34 an Langensalza 10.06,
„ „ 119 Sonn- und Festtags „ „ 11.05 „ „ 12.48,
„ „ 114 ab Langensalza 4.57 an Erfurt 6,87,
ein neuer „ 114 a „ „ 5.34 „ Gräfentonna 5.52,
„ „ „ 116 a „ „ 10.20 „ „ 10.38,
der „ 116 „ „ 11.15 „ Erfurt 12.55,
ein neuer „ 118 a „ „ 3.48 „ Gräfentonna 4.06,
der „ 118 „ „ 5.40 „ Erfurt 7.21.

Sämmtliche Züge ausser 115 und Werktags 119 halten auch in Ilversgehofen und Gispersleben.

c) S t r e c k e E r f u r t - N o r d h a u s e n:

Der Zug 112 ab Straussfurt 4.37 Kühnhausen 5.06—5.08 ab Gispersleben 5.14,
„ „ 102 „ Kühnhausen 8.53 an Erfurt 9.14,
„ „ 106 „ „ 4.19 „ „ 4.38,
„ „ 108 „ Straussfurt 7.18 ab Kühnhausen 7.42 ab Gispersleben 7.48,
„ „ 101 „ Erfurt 7.07 „ „ 7.29 „ Walschleben 7.36.
„ „ 103 „ „ 10.26 „ „ 10.46 „ „ 10.53,
„ „ 111 „ „ 7.01 „ „ 7.25 an Straussfurt 7.55,
„ „ 109 „ Ilversgehofen 9.00 „ „ 9.11 „ „ 9.35.

Auf den Zwischenstationen der unter a, b und c genannten Strecken ändern sich die Abfahrtszeiten den vorgenannten Aenderungen entsprechend.

Erfurt, den 2. November 1897. (2490)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 15. November 1897 werden für die Beförderung von
a) H o l z s t o f f und H o l z z e l l s t o f f,
b) K a r t o f f e l s t ä r k e f a b r i k a t e (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckerkouleur, Kartoffelmehl)

in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht auf jeden beladenen Wagen zur Ausfuhr nach der Schweiz oder darüber hinaus von den Rhein- und Main-Hafenstationen Frankfurt a/M., Gustavsburg, Ludwigshafen a/Rhein und Mainz, sowie für die unter a genannten Artikel von Station Waldhof und für Kartoffelstärkefabrikate von Station Gernsheim nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen neue Ausnahmefrachtsätze eingeführt. Ferner wird die badische Station Ringsheim mit den für Basel loko bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für Petroleum einbezogen und das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 1 b (Stammholz) im Verkehr mit Ludwigshafen a/Rhein durch Aufnahme des Artikels „Gerüststangen“ ergänzt.

Karlsruhe, den 15. November 1897. (2495)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Privatbahn - Güterverkehr. Durch die am 15. November d. J. erfolgende Verlegung der Station Gross-Köris — auf der Strecke Berlin-Cottbus — um 3,37 km nach Süden treten im obigen Verkehr mit dem gleichen Tage Aenderungen in den Tarifentfernungen für diese Station ein.

Die dadurch bedingten T a r i f e r h ö h u n g e n treten jedoch erst am 1. Januar 1898 in Kraft.

Die Abfertigungsbefugnisse bleiben dieselben wie bisher.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Stettin, den 3. November 1897. (2496)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Am 15. November 1897 treten im ostdeutsch - österreichischen Verbande Theil II, Heft 1 für die Artikel des Ausnahmetarifs Nr. 35 [a) Petroleum etc., b) Benzin etc.] folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von Mähr.-Ostrau K. F. N. B. nach	a) für 100 kg in Pfennig	b) für 100 kg in Pfennig
Kandrzin	49	49

Breslau, den 5. November 1897. (2497)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. werden die Stationen Kroscienko, Lisko-Zukavica und Ustrzyki der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif vom 1. September 1897 für den obengenannten Kohlenverkehr einbezogen. Demgemäss sind auf Seite 14 und 15 dieses Tarifs die Stationen Kroscienko und Ustrzyki unter Schnitttafel II, Gruppe A mit einem Frachtsatze von 84 Hellern, Station Lisko-Zukavica ebendaselbst mit einem Frachtsatze von 80 Hellern für 100 kg, ferner auf den Seiten 20 und 21 Kroscienko mit 360, Lisko-Zukavica mit 328 und Ustrzyki mit 356 km Entfernung nachzutragen.

Kattowitz, den 4. November 1897. (2498)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz und Posen). Mit Gültigkeit vom 10. November d. J. werden in obenbezeichneten Verkehr Haltestelle Zadel der Eisenbahndirektion Breslau, sowie einige Stationen der der Lausitzer Eisenbahngesellschaft gehörigen Nebenbahn Teuplitz-Sommerfeld einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 4. November 1897. (2499)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz, eisenhaltige Schlacken etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb. Am 10. November d. J. werden die Stationen Kirchweyhe (Direktionsbezirk Münster), Ludwigshütte (Direktionsbezirk Cassel), Vollme (Direktionsbezirk Elberfeld), Bramsche (oldenburgische Staatsbahn) und Lübeck (Lübeck - Büchener Eisenbahn) für den Versand von Eisenerz etc. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 4. November 1897. (2500)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. werden die Stationen der Lokalbahn Mühldorf-Burghausen: Altötting, Burghausen, Burgkirchen, Kastl, Pirach und Tüssling in den vorgenannten Schnitttarif aufgenommen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfragen. Weiter gelten die für Holztransporte im Verkehr mit Altdorf und Winkelhaid eingeführten Frachtermässigungen bis zum Ablauf des Jahres 1898 und werden auf sämmtliche Holzsendungen des Spezialtarifs III sowie auf Holzsägespähne ausgedehnt.

München, im Oktober 1897. (2501)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. usw. -bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Wirksamkeit ab 1. November 1897 sind für Harz des Sp.-T. I von den Umschlagsplätzen nach Augsburg, Dachau, Miesbach, München CB. und S. B., Pasing, Rosenheim und Schrobenhausen ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten, welche bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren sind.

München, im November 1897. (2502)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. November 1897 ist für die Beförderung von Blei des Spezialtarifs I in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Frachtzahlung hiefür ab Pribram nach Waldmünchen ein Ausnahmefrachtsatz von 1,05 *M* für 100 kg zur Einführung gelangt.

München, im November 1897. (2503)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Mainumschlagsverkehr mit Oesterreich. 14 Tage nach erfolgter Veröffentlichung treten für die Beförderung von Kohlenelektroden in Ladungen zu 10 000 kg nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Zwischen Wien und	Mark pro 100 kg
Frankfurt a/M. Hafen . . .	3,15
Gustavsburg tr.	3,26
Mainz Hafen . . . . . Kastel tr.	3,27
Ludwigshafen . . . . . Mannheim	3,29

München, im Oktober 1897. (2504)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn - Gruppen - Gütertarif V. Am 15. November d. J. kommt der Nachtrag 8 zum Heft 2 des oben genannten Tarifs zur Einführung. Derselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze

von und nach den Stationen Blankenheim, Blankenstein (Saale), Dachwig, Dehlitz (Saale), Elxleben, Göhrenz-Albersdorf, Harra, Hohenmölsen, Kühnhausen, Lausen, Lützen, Meuchen, Oberweimar, Rehbrücke, Rippach-Poserna, Sandersdorf, Schkölen-Räpitz, Tannepöls, Webau, Werschen, Witterda, Wünsdorf, Zörbig und Zwötzen, preussischer Staatsbahnen, anderweite ermässigte Entfernungen zwischen mehreren älteren Stationen infolge Eröffnung der Strecken Bitterfeld-Stumsdorf, Duderstadt-Leinefelde und Langensalza-Kühnhausen, Frachtsätze für die regelmässige Beförderung von Milch usw. zwischen Geissling und Naumburg an der Saale, Grosslehna und Plagwitz-Lindenau, preussische Staatsbahnen, Sülzenbrücken und Erfurt, Untermassfeld und Suhl, anderweite Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr von und nach den Stationen der Feldabahn, Hildburghausen-Friedrichshaller und Eisfeld-Unterneubrunner Schmalspurbahn, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 für Rohstoffe, 3 für rohe Kalisalze, 4 für Düngekalk, 4b für Mergel zum Düngen, 4c für Rübenerde zum Düngen, 5 für Wegebaumaterialien, 6 für Brennstoffe und 8a für Giesserei-Roheisen, einen neuen Ausnahmetarif 7a für abgerösteten Schwefelkies und endlich Berichtigungen des Tarifs und der Nachträge.

Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 7. November 1897. (2505)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der durch unsere Bekanntmachung vom 20. September cr. zum 1./13. November d. J. ausser Kraft gesetzte Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Getreide usw. im russisch-westpreussischen Verkehr nebst Nachträgen bleibt noch bis zum 1./13. November d. J. in Gültigkeit.

Danzig, den 8. November 1897. (2506)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Staatsbahnen, grossherzoglich oldenburgische Staatsbahnen und angeschlossene Privatbahnen. Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. Mit Gültigkeit vom 15. November 1897 wird die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn in den obenbezeichneten Tarif einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Berlin, den 6. November 1897. (2507)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. Mit sofortiger Gültigkeit ist die bayerische Station Diedorf mit den um 16 km zu erhöhenden Entfernungen von Dinkelscherben in den Kohlentarif Nr. 8 aufgenommen. (2508)

St. Johann-Saarbrücken, 6. Novbr. 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Kombinirter Schiffs und Bahnverkehr. Die mit Umschlag in Passau gültigen Frachtsätze der nachverzeichneten Ausnahmetarife für den kombinirten Schiffs- und Bahnverkehr und zwar:

A.-T. Nr. I vom 1. September 1895,
A.-T. Nr. II vom 1. Juli 1892,
A.-T. Nr. III vom 1. September 1895 (hier nur die Sätze für Lindenau),
A.-T. Nr. IV vom 1. September 1895 (hier ausgenommen die Sätze nach den Stationen der Linien Staad - St. Margrethen - Sargans-Chur, Mels-Schmerikon, Weesen-Glarus der Vereinigten Schweizerbahnen und Lachen-Lintthal der schweizerischen Nordostbahn),

gelangen — bis zur Ausgabe besonderer Tarife im Rückvergütungswege — auch für solche Sendungen zur Anwendung, welche nachweislich von Wien und weiter stammend mit Schiffen der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrts-Aktiengesellschaft in Passau eintreffen und von da in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf der Bahn weiterbefördert werden.

Die bahnseitige Abfertigung und Verrechnung erfolgt nach den Frachtsätzen und Bestimmungen für Passau loko unter gesonderter Einhebung der Ländebahngebühr als Nebengebühr.

Ferner gilt die Bekanntmachung Nr. 2437 auf Seite 904 der Vereinszeitung Nr. 99 vom Jahre 1896 auch für Getreide etc. Sendungen in Herkunft von Stationen der vorgenannten ungarischen Fluss- und Seeschifffahrts-Aktiengesellschaft.

München, den 3. November 1897. (2509)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. Einführung des Nachtrages V zum Tarife Theil I Abtheilung B vom 1. März 1896. Am 1. Januar 1898 wird ein Nachtrag V zum Tarife Theil I Abtheilung B vom 1. März 1896 für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit treten.

Derselbe enthält Abänderungen der Güterklassifikation und des Tarifes für Nebengebühren, sowie Ergänzungen des alphabetischen Inhaltsverzeichnisses.

Wien, am 4. November 1897. (2510)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - österreichisch - ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. (Erweiterung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 16 I B des Tarifheftes 1). Mit Gültigkeit vom 20. November 1897 wird der Artikel „Kali schwefelsaures unreines“ in die Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 16 I B des Verbands-Gütertarifes Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1894, aufgenommen.

Wien, am 5. November 1897. (2511)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtsätze für Zuckerrüben und Schnitzel zwischen Ebeleben und Schlotheim, Mehrstedt und Rockensussra wie folgt festgesetzt:

von Schlotheim . . 9 ₰ } pro 100 kg
„ Mehrstedt . . . 7 „ }
„ Rockensussra . 6 „ }

Betriebsabtheilung Halle
der Ges. m. b. H. Lenz & Co.: Stettin.
Eisenbahngesellschaft Mühlhausen-Ebeleben.
Der Vorstand. (2512)

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich preussische und preussisch-hessische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Gültigkeit tritt auf den preussischen und den preussisch - hessischen Staatsbahnen folgende Besondere Bestimmung zu § 17 der Verkehrsordnung in Kraft und wird in den für jeden Direktionsbezirk besonders herausgegebenen Staatsbahn - Personen- und Gepäcktarif Theil II aufgenommen:

„Die von der Internationalen Eisenbahn - Schlafwagen - Gesellschaft eingerichteten Luxus- (L-) Züge können nur mit Fahrtausweisen I. Klasse, die zu Schnellzügen gelten oder mit dem Aufdruck: ‚Gültig für alle Züge‘ versehen sind, sowie nur gegen Entrichtung eines in besonderem Tarife festgesetzten Preiszuschlags benutzt werden.“

Die in den Tarif aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I² derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 3. November 1897. (2513)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämmtlicher preussischer und der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen.

---

6. Verdingungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung der nachverzeichneten Oberbaumaterialien soll vergeben werden:

1. Stahlschienen von 134 Millimeter Höhe . . . 1 500 t
2. Fusslaschen aus Flusseisen (und zwar 20 000 Stück Type F, 20 000 Stück Type G, 8 000 Stück Type H) . . . . 48 000 Stück
3. Unterlagsplatten aus Flusseisen . . . . . . 150 000 „
4. Schraubennägel aus Flusseisen . . . . . . 60 000 „
5. Laschenbolzen aus Schweisseisen . . . . 75 000 „
6. Schienennägel aus Schweisseisen . . . . 300 000 „
7. Hakenschrauben aus Schweisseisen . . . . 60 000 „
8. Klemmplatten aus Flusseisen (und zwar 40 000 Stück Type O und 20 000 Stück Type 12) . . . . 60 000 „
9. Federringe aus Flussstahl . . . . 100 000 „

Lieferzeit 1. Februar bis 31. Mai 1898.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem bautechnischen Büreau dahier zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 1,50 ℳ. abgegeben.

Angebote, pro Tonne frei Waggon einer beliebigen, jedoch zu bezeichnenden pfälzischen Eisenbahnstation gestellt, wollen portofrei mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“

bis spätestens 20. November d. J. hierher eingereicht werden.

Ludwigshafen a/Rh., den 5. Novbr. 1897.
Die Direktion.
von Lavale. (2514)

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Werkstätten Mainz-Neuthor und Darmstadt vorhandenen abgängigen Materialien, wie Eisenbleche, Eisendrehspähne, Eisen- und Gussschrott, Radreife, Kupfer-, Messing-, Rothguss-, Weissmetall-, Metallspähne- und sonstige Metallabfälle sollen verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 25 ₰ (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau hier zu beziehen. Die Gebote sind spätestens am 25. November d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen und findet deren Eröffnung am 26. November, Vormittags 10 Uhr statt. Zuschlagsfrist 14 Tage.

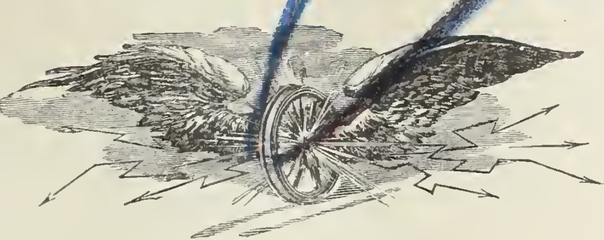
Mainz, den 30. Oktober 1897. (2515)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 89. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 13. November 1897.

Des Buss- und Bettages wegen erscheint die nächste Nummer am 20. d. Mts.

Dieser Nummer liegt Nr. 21 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Stationsdiätare der preussischen Staatsbahnen.

Die „Kölnische Zeitung“ lässt sich von ihrem Gewährsmann „aus Westfalen“ berichten, dass die Gehalts- und Anstellungsverhältnisse der Diätare der preussischen Staatsbahn „im Argen“ liegen; sie schreibt hierüber Folgendes:

> Tausende und aber Tausende dieser Beamten — meist schon bejahrte Männer und Familienväter — suchen und ringen schon Jahre lang nach Verbesserung ihrer Lage und können es noch heute nicht verstehen, wie man sie bei der allgemeinen Gehaltsaufbesserung am 1. April v. J. unberücksichtigt lassen konnte. Die Besoldungs- und Anstellungsverhältnisse dieser Beamten sind gar traurige zu nennen, zumal wenn man bedenkt, welche schwere Verantwortung sie als Stationsbeamte für den äusseren Betriebsdienst haben. Besonders die nichtanstellungsberechtigten Stationsdiätare sind es — und deren gibt es Tausende —, die sich in solcher Lage befinden. Es gibt sehr viele dieser Beamten, die nach einer etwa acht- bis zehnjährigen Gehilfen- und nach einjähriger Aspirantenzeit und darauf bestandenem Assistentenexamen heute bereits 10 bis 12 Jahre als Stationsdiätar die verantwortungsvolle und gefahrvolle Stelle eines Stationsbeamten versehen, aber bei den jetzigen Anstellungsverhältnissen keine andere Aussicht haben, als noch etwa weitere 5 Jahre auf Anstellung warten zu müssen. So ist ein Beamter also 16 bis 17 Jahre Stationsbeamter in gleicher Thätigkeit wie der Stationsassistent, aber bei einem Höchstgehalt von 1 500 ℳ. Das sind Verhältnisse, die dringend der Abhilfe bedürftig sind.

Abseits vom Wege, der zur Kenntniss der bestehenden Vorschriften führt, mögen die berührten Verhältnisse nicht verständlich geworden sein, aber aus diesem Grunde allein verdienen sie noch nicht das herbe Urtheil, dass sie „im Argen“ liegen.

Unter dem Sammelbegriffe „Diätare“ werden alle Stellen-

anwärter verstanden, welche nach beendeter Vorbereitungszeit die vorgeschriebene Prüfung bestanden haben. Sie alle segeln unter der gleichen Flagge, doch ihre Provenienz und demnach ihre Bewerthung ist recht verschieden.

Die Stellenanwärter ergänzen sich einerseits aus den Militäranwärtern, andererseits aus den Civilanwärtern. Die ersteren zerfallen in vorzugsberechtigte und nichtvorzugsberechtigte, je nachdem sie eine längere oder kürzere Dienstzeit als 8 Jahre beim Militär zurückgelegt haben, die letzteren in Civilsupernumerare und nichtanstellungberechtigte Anwärter, d. h. solche, welche beim Mangel von Militäranwärtern und Civilsupernumeraren für die diesen vorbehaltenen Stellen in den Staatsdienst übernommen sind.

Die Vorbereitungszeit der Stellenanwärter für den Stations- und Abfertigungsdienst — auf die Anwärter für diese Dienstzweige allein bezieht sich das Urtheil des erwähnten Gewährsmannes — währt verschieden, und zwar für die Militäranwärter ein Jahr, für die Supernumerare drei Jahre und für die Nichtanstellungsberechtigten fünf Jahre. Bei der verschiedenen Bemessung der Ausbildungszeit ist einerseits Rücksicht genommen auf das Lebensalter der Anwärter und die Vorbildung für ihren demnächstigen Beruf, andererseits auf die Schulbildung und die dadurch geförderte geistige Entwickelung.

Die Auswahl unter den Diätaren für das Einrücken in etatsmässige Stellen geschieht nach feststehenden Gesichtspunkten, die ausser in dienstpragmatischen Vorschriften in den Grundsätzen für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden niedergelegt sind. Diese Grundsätze sind von sämmtlichen verbündeten Regierungen genehmigt und durch die Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 25. März 1882 veröffentlicht; sie sind demnach nicht nur für Preussen, sondern auch für sämmtliche Bundesstaaten maassgebend und sind sowohl von den Eisenbahnbehörden, als auch von den übrigen Reichs- und Staatsbehörden bei Besetzung der Etatsstellen zu beachten. Die Militäranwärter werden danach insofern bevorzugt, als ihnen die grosse Zahl der Stellen des äusseren Dienstes, also des Stationsdienstes zur ausschliesslichen Besetzung und die des Abfertigungsdienstes zur Hälfte vorbehalten sind, während für die Civilanwärter nur die andere Hälfte der Stellen des Abfertigungsdienstes vorgesehen ist. Den Civilanwärtern sind demnach die Stellen des Stationsdienstes im allgemeinen verschlossen und nur bei dem Nichtvorhandensein von Militäranwärtern zugänglich.

Eine weitere Bevorzugung geniessen die Stellenanwärter mit einer mindestens achtjährigen Militärdienstzeit dadurch, dass sie in erster Reihe bei der etatsmässigen Anstellung zu berücksichtigen sind, und dieser Anspruch auf vorzugsweise Berücksichtigung nur denjenigen Stellenanwärtern gegenüber erlischt, deren Gesammtdienstzeit (aktive Militärdienstzeit und Dienstzeit in dem betreffenden Dienstzweige) von längerer Dauer ist, als die von ihnen selbst zurückgelegte.

Dass bei dieser Sachlage die vorzugsberechtigten Militäranwärter, ferner die Civilanwärter in die ihnen zur Hälfte zufallenden Stellen frühzeitiger einrücken als die übrigen Stellenanwärter, liegt auf der Hand. Die Erfahrung hat auch gelehrt, dass die aus den vorzugsberechtigten Militäranwärtern und den Civilsupernumeraren hervorgegangenen Diätare nach etwa vier- bis fünfjähriger Diätarienzeit zur etatsmässigen Anstellung gelangen, während die aus den nichtvorzugsberechtigten Militäranwärtern und aus den Nichtanstellungsberechtigten hervorgegangenen etwa nach zehn- bis elfjähriger Diätarienzeit in Etatsstellen einrücken.

Unzutreffend ist hiernach die Behauptung, dass die nichtanstellungsberechtigten Diätare 16 bis 17 Jahre auf die etatsmässige Anstellung warten müssen.

Hierbei soll nicht verkannt werden, dass die Anstellungsverhältnisse der nichtanstellungsberechtigten Anwärter, welche in Ermangelung von Militäranwärtern für die Stellen des Stationsdienstes angenommen sind, wirklich ungünstig liegen, aber diese Thatsache, welche in der vorzugsweisen Berücksichtigung von älteren Militäranwärtern ihre Ursache findet, war den Bewerbern bei Uebernahme ihrer Dienststellung bekannt; sie können deshalb der Staatsverwaltung nicht zum Vorwurf machen, dass sie berechtigte Hoffnungen getäuscht habe.

Eine relative Besserung dieser Verhältnisse kann anscheinend durch Vermehrung der Etatsstellen herbeigeführt werden und nach dieser Richtung wird der Staat, soweit die Rücksicht auf die Wirthschaftlichkeit es zulässt, billigen Wünschen vermuthlich schon im nächstjährigen Etat Rechnung tragen. Aber eine derartige Maassregel wird nur einem kleinen Theil von nichtbevorzugten Anwärtern Nutzen gewähren, der grösste Theil wird davon unberührt bleiben, die Stauung wird bald wieder eintreten, da eben der oben erwähnte strenge Grundsatz, der die vorzugsweise Berücksichtigung der Anwärter mit einer Militärdienstzeit von mehr als 8 Jahren vorschreibt, bald seine Wirkung wieder äussern und ein schnelleres Einrücken der Nichtanstellungsberechtigten in eine Etatsstelle hindern wird. Eine durchgreifende Besserung könnte nur durch Aenderung der Anstellungsgrundsätze ermöglicht werden. Aber wer wollte einer derartigen Maassregel das Wort reden! Deutschland, dessen Weltmachtstellung hauptsächlich in seiner gebietenden Militärmacht beruht, bedarf eines guten Unteroffizierstandes zur Heranbildung und disziplinmässigen Erziehung der Truppen, und es kann hierzu nur gelangen, wenn es den Unteroffizieren die Wege ebnet, die ihnen nach zurückgelegter Militärdienstzeit den Uebertritt in eine ihren Fähigkeiten entsprechende lohnende Civilstellung ermöglichen. Ohne Opferung gewichtiger Staatsinteressen kann also auf diesem Wege nicht geholfen werden.

Es bliebe demnach nur übrig, die Gehaltsverhältnisse der Diätare einer Aenderung zu unterziehen. An dem Grundsatze indessen, dass das Höchstgehalt der Diätare die niedrigsten Besoldungssätze der Beamtenklasse, in welche sie bei etatsmässiger Anstellung einrücken, nicht übersteigen darf, muss festgehalten werden, — das Höchstgehalt der Stationsdiätare wird also 1 500 *M.* nicht übersteigen dürfen, — aber ihre Lage könnte durch anderweitige Einkommenszuwendungen günstiger gestaltet werden. Ein derartiges Hilfsmittel ist durch die im Etat vorgesehenen Stellenzulagen geschaffen. Bisher konnte dasselbe zu Gunsten der Diätare allerdings nicht nutzbar gemacht werden, da Stellenzulagen nur den etatsmässigen Beamten gewährt werden durften, aber nachdem nach neuerer Vorschrift Stellenzulagen auch den Diätaren des Bahnhofsdienstes zugänglich sind, wird es angängig sein, bei Zubilligung von Stellenzulagen die älteren aus den nichtanstellungsberechtigten und aus den vorzugsberechtigten Anwärtern hervorgegangenen Diätare vorzugsweise zu berücksichtigen, sofern die sonst für Gewährung von Stellenzulagen maassgebenden Gründe — Umfang, Schwierigkeit, Verantwortlichkeit und Gefährlichkeit der Dienstobliegenheiten — vorhanden sind.

Der grösste Theil der zuletzt bezeichneten Diätare wird dadurch nach Maassgabe der bereiten Mittel allmählich eine Aufbesserung erfahren können.

Hiernach ist der Vorwurf, welchen der Gewährsmann der „Kölnischen Zeitung“ gegen die Eisenbahnverwaltung erhebt, dass die Verhältnisse der Stationsdiätare „im Argen“ liegen, nicht gerechtfertigt. Die Eisenbahnverwaltung verfährt bei deren Anstellung nach feststehenden, von allen Staatsbehörden gleichmässig zu beachtenden Grundsätzen, deren Abänderung ganz ausserhalb der Macht der Eisenbahnverwaltung liegt. Die Zeitungsnotiz zeigt wieder, wie schnell die Presse mit Anklagen gerade gegen die Eisenbahnverwaltung bei der Hand ist, sie liefert aber auch einen Beleg für die Gepflogenheit gewisser Beamtenklassen, unberechtigte Wünsche, welche von den zuständigen Behörden nach eingehender Prüfung abgelehnt sind, auf dem Wege durch die Presse nochmals zur Sprache zu bringen, um hierdurch unter Verschweigung des richtigen Sachverhalts Vertheidiger ihrer Wünsche zu gewinnen.

Roesler.

Deutscher Levantetarif.

Der Tarif für den deutschen Levanteverkehr, über Hamburg seewärts, hat in der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt", Heft 12 des III. Jahrgangs, eine sehr absprechende Beurtheilung erfahren. Gegen ihn werden zunächst die in der 12. Jahresversammlung des Vereins deutscher Spediteure am 25. Mai 1891 angenommenen Resolutionen angeführt, und dabei besonderes Gewicht darauf gelegt,

dass der Levantetarif zum Theil sogar zu Gunsten des Auslandes, z. B. von Nordösterreich wirksam sei,

dass ein Erfolg ausgeblieben sei, da der deutsche Export nach dem Orient sich als gering darstelle, auch die Einnahmen der Levantelinie ungenügend seien,

„dass die deutschen Eisenbahnverwaltungen nur für deutsche Seehäfen, nicht für rheinische Binnenhäfen, die genauer besehen, selbst Seehäfen im Binnenlande sind, Interesse haben",

dass auch ausserhalb Deutschlands Konkurrenzbestrebungen gegen den deutschen Levantetarif unterstützt werden.

Hierbei drängt sich zunächst die Frage auf, warum neben der „Baltischen Schifffahrtszeitung" nur die Ansicht der Spediteure über einen grossen internationalen und überseeischen Tarif gehört werden soll, während doch die Industrie und der Handel das entscheidende Wort zu sprechen haben dürften. Nach dem Artikel hat aber nur die Mannheimer Handelskammer Ausstellungen gegen den erwähnten Tarif erhoben, eine andere badische Handelskammer aber hat bei der badischen Staatseisenbahnverwaltung den Anschluss an den Levantetarif beantragt. Wenn es hiernach den Anschein gewinnen könnte, dass nur der Spediteurverein, Schifffahrtszeitungen und eine Handelskammer Deutschlands zu den Gegnern des Tarifs gehören, alle übrigen Betheiligten aber nichts an ihm auszusetzen haben und ihn gut finden, dann würde ja der Tarif seinen Zweck in vorzüglicher Weise erfüllen und es dürfte auch die Bezeichnung als eine „vielleicht recht plumpe Tarifmaassregel", die als ungefährlich gewählt werden kann, „je unentwickelter Industrie und Handel in einem Lande noch sind, je bescheidener noch das Verkehrsnetz desselben sich darbietet", auf den Levantetarif keinen Bezug haben sollen.

Der Herr Verfasser des Artikels stellt so hohe Ansprüche an einen Tarif, dass die gleichzeitige Billigung eines solchen durch Industrie, Handel, Spediteure und Schifffahrt fast unerreichbar scheint; er sagt:

„Je mehr die Gewerbsamkeit eines volkswirthschaftlichen Kreises zu wachsen beginnt, und zwar quantitativ und qualitativ, je feinädriger das Verkehrsnetz sich gestaltet, je mehr aber insbesondere die Innigkeit des Verkehrs eines solchen Wirthschaftsgebietes mit näheren und ferneren anderen Kulturstaaten sich ausbildet, besonders wenn gleichzeitig bindende Handelsverträge bestehen, deren Paziszenten erst recht mit Argusaugen auf jede Bewegung, auf jede Schwingung im Verkehr sehen, welche als eine durch den Vertrag nicht direkt gedeckte Nebenwirkung aus dem jenseitigen Vertragslande betrachtet werden kann und wird, desto schwieriger wird auch die Schaffung neuer, besonders einem bestimmten Endzwecke zustrebender Eisenbahntarife."

Einem bestimmten Endzwecke strebte allerdings der bemängelte Levantetarif zu. Er sollte zur Hebung der deutschen Ausfuhr nach den Balkanländern beitragen, insbesondere nach jenen Gebieten, für die bis dahin auf dem Landwege brauchbare Frachtsätze nicht zu erlangen waren, für die auch durch die Umschlagstarife über Passau - Regensburg - Wien nicht genügend gesorgt werden konnte. Er sollte die deutsche Industrie in dem Wettbewerbe der grossen europäischen Industriestaaten im Verkehre nach den Balkanländern unterstützen. Bei seiner Einführung wurde geltend gemacht, dass in Saloniki, dem bedeutendsten Handelsplatze Macedoniens und dem zweitgrössten Handelsplatze der Türkei, die deutsche Einfuhr kaum 9 % der gesammten Einfuhr betrage, dass aber die Aufnahmefähigkeit für die Erzeugnisse der europäischen Kulturstaaten nach sachverständigen Berichten von Jahr zu Jahr im Steigen sei.

Der Tarif hatte natürlich den über Antwerpen schon bestehenden Verhältnissen Rechnung zu tragen, und gerade deshalb konnten durch den Levantetarif für Rheinland und Westfalen entweder keine oder nicht erhebliche Frachtvortheile zu Tage treten; dieses Gebiet befand sich nicht nur schon im Genusse dieser Vortheile durch die Verbindung über Antwerpen, sondern es blieben sogar Frachtunterschiede zu Gunsten von Antwerpen immer noch bestehen. Wohl aber sollte dem mittleren und östlichen Deutschland — nicht nur der norddeutschen Industrie, wie der Herr Verfasser meint — das Mittel verschafft werden, einen der Bedeutung seiner Industrie auch nur annähernd entsprechenden Absatz nach Griechenland, Ostrumelien und der Türkei zu finden.

Die zur Erreichung dieses Zweckes nothwendigen billigen Eisenbahnfrachten sollten aber keineswegs Anlass geben, die Seefrachten hoch zu halten, und es wurde vorbehalten, die gleichen Sätze und Vortheile auch anderen geeigneten regelmässigen Dampfschifflinien über Hamburg oder über andere deutsche Häfen zu gewähren.

Zur Auskunftsertheilung und zur Vermittelung von Geschäftsverbindungen ist neben den betheiligten Eisenbahnverwaltungen die Hamburger Rhederei bereit und bei allen in Frage kommenden Häfen sind spezielle Agenten der Schifffahrt thätig.

Das hiernach erstrebte Ziel der Eisenbahnverwaltungen dürfte als berechtigt und gemeinnützig bezeichnet werden können; da nun als Mittel zu dessen Erreichung nur die Herabsetzung der Eisenbahnfrachten sich darbot, kann der in der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt" enthaltene Vorwurf, es sei im höchsten Grade unbillig, „wenn die staatliche Macht von Eisenbahnverwaltungen dazu benutzt werde, in den natürlichen Wettkampf zwischen Wasser- und Eisenstrassen ohne Anlass zu Gunsten der letzteren einzugreifen" um so weniger als gerechtfertigt bezeichnet werden, als einzelnen Industriegebieten Deutschlands jede direkte Dampfschiffverbindung über die deutschen Häfen fehlt.

Wenn ausserdeutsche Staaten zur Hebung ihrer Industrie durch Verwilligungen für den österreichisch - ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume, für den schweizerisch-italienischen Levanteverkehr über Genua, für den schweizerisch-französischen Verkehr über Marseille, für den deutsch-holländischen Levanteverkehr über Rotterdam und Amsterdam, für den deutsch-belgischen Levanteverkehr über Antwerpen, für eine rumänisch-Rotterdamer Schifffahrtslinie usw. thätig gewesen sind, und wenn ferner überseeische Tarife von der Forenede Dampskibs-Selskab, vom östlandske Lloyd, vom norddeutschen Lloyd, von den Dampfschifffahrts - Gesellschaften Kosmos, Red Star Line und von der Johnstonlinie eingeführt worden sind, so kann hierin durchaus nicht mit dem Herrn Verfasser ein „Fluch der bösen That, dass sie fortzeugend Böses muss gebären" erkannt werden. Die fremden Staaten und Schifffahrtsgesellschaften sorgen eben für ihre Industrie und ihre Kunden, wie Deutschland für die Seinigen zu wirken bemüht gewesen ist. Eine Konkurrenz gegen Deutschland kann in den ausländischen Bestrebungen nicht erblickt werden, ebenso wie auch der Levantetarif keine Befehdung Antwerpens bedeuten konnte, da Frachtunterschiede zu Gunsten Antwerpens bestehen blieben. Deshalb bedürfen auch die rheinischen Binnenhäfen keiner Unterstützung.

Die Besorgniss, dass der Levantetarif zu Gunsten des Auslandes wirke, hat keine Bestätigung gefunden, vereinzelte Stückgutsendungen Porzellan, Holzwaaren, Gummi, ja sogar ein paar Wagenladungen Cyankalium, Mühlsteine und Maschinentheile aus dem nördlichen Böhmen können den Beweis,

dass die deutschen Eisenbahnen im Interesse des Auslandes ihre Tarife herabsetzen, durchaus nicht erbringen.

Ob ein Erfolg ausgeblieben sei, kann nur nach Einsicht der gesammten Ergebnisse beurtheilt werden, augenblicklich ist nur die Verkehrsübersicht eines einzelnen Bahngebietes zur Hand und danach hat gegen den Monat August 1890 der Monat August 1897 einen Verkehrszuwachs von 1 427 % und der Monat September 1897 einen solchen von 2 810 % gebracht.

Das letzte Wort über den Werth des Tarifs dürfte der Industrie und dem Handel zustehen.

Zur Verminderung der Achsenzahl bei Personenzügen.

Das Reichs-Eisenbahnamt hat in jüngster Zeit verschiedene Aenderungen der Betriebsordnung angeregt, die der Erhöhung der Betriebssicherheit auf den deutschen Eisenbahnen zu dienen bestimmt sind.

Darunter befindet sich eine Aenderung des § 23 der Betriebsordnung in der Richtung, die Maximallängen der Züge abzukürzen.

Den Gründen, die für eine solche Abänderung der Zugslängen ins Feld geführt werden, wird jeder Eisenbahnfachmann zustimmen; die unzureichende Länge der Bahnsteige, die gewaltige Wucht der schweren Massen im Falle eines plötzlichen Fahrthindernisses, das Zerreissen langer Züge, die unzureichende Wirkung durchgehender Bremsen bei solchen Zügen bergen zweifellos Gefahren in sich, die bei kürzeren Zügen ganz vermieden oder doch entsprechend abgemindert werden.

Allein die Abminderung der Zugslängen, die eben nur durch eine Vermehrung der Züge ausgeglichen werden kann, komplizirt auch auf der anderen Seite wieder das Räderwerk des Eisenbahnbetriebes und bereitet ihm Erschwernisse, die er unter den jetzigen Verhältnissen nicht überall überwinden kann.

Die rasche Aufeinanderfolge von Schnellzügen muss an sich als ein Gefahrmoment betrachtet werden. Wenn alle Betriebseinrichtungen richtig funktioniren, dann kann ja freilich auch die schnellste Aufeinanderfolge von Zügen keine Unfälle zur Folge haben, — aber das ist es ja eben, dass mit dem Versagen dieser Einrichtungen als einem unvermeidlichen Faktor gerechnet werden muss. Ein dem vorangehenden Zuge in Blockdistanz folgender kann auf diesen vorausgehenden Zug auffahren: das wird niemand leugnen; braucht dieser nachfolgende Zug nicht zu verkehren, so fällt auch die Möglichkeit des Auffahrens weg und die höhere Unfallswahrscheinlichkeit bei vermehrten rasch aufeinander folgenden Zügen stellt sich danach als ein einfaches Rechenexempel dar. Es ist überhaupt eine merkwürdige und die wiederholt betonte Einseitigkeit der Presse und des Publikums bei Beurtheilung der Eisenbahnunfälle kennzeichnende Thatsache, dass dabei meist die mit der rapiden Zunahme des Verkehrs ganz naturgemäss verbundene Erhöhung der Unfallswahrscheinlichkeit nicht einmal erwähnt, geschweige denn gebührend berücksichtigt worden wäre. Die Reichsstatistik wird auch hierüber Licht verbreiten und dabei wahrscheinlich zeigen, dass eine unverhältnissmässige Zunahme der Unfälle gar nicht stattgefunden hat.

Die grosse Länge der Züge ist ein Uebel, das im Interesse der Betriebssicherheit beseitigt werden möchte, allein die Vermehrung der Züge und besonders rasch aufeinander folgender, erhöht die Unfallsmöglichkeit und -wahrscheinlichkeit ebenfalls. Dies mag — wie wir gern zugeben — das kleinere Uebel sein und als unvermeidlich gelten, wie die Zunahme der Unfallsmöglichkeit und -wahrscheinlichkeit mit dem Wachsen des Verkehrs überhaupt. Allein es dürfte doch ein grosser Unterschied zu machen sein zwischen dem Wachsen der Unfallswahrscheinlichkeit, die mit der natürlichen mehr oder weniger gleichmässigen Zunahme des Verkehrs verbunden ist und derjenigen, die herbeigeführt wird durch eine ruckweise Zunahme der Züge infolge von betrieblichen Maassregeln.

Für eine solche Vermehrung der Züge werden aber vielfach auch die vorhandenen Anlagen nicht ausreichen. Es wird an Geleisen und Bahnsteigen mangeln und deshalb die Durchführung der Vermehrung — wenigstens vorerst und so lange nicht umfangreiche Bauten ausgeführt sind — entweder überhaupt nicht möglich, oder, wenn sie zur Noth erzwungen wird, dann wieder zur Quelle von betrieblichen Unzuträglichkeiten und Unsicherheiten werden. Besonders auf eingeleisigen Linien mit stärkerem Verkehr würde die etwa nöthig werdende Theilung der Züge unter Umständen eine Verschlechterung des Fahrplans zur Folge haben. Wenn zwischen A. und C. ein an knappe Anschlüsse gebundener Zug in B. mit dem aus der anderen Richtung kommenden kreuzt, so wird bei einer Theilung dieser Züge eine mehrseitige Verspätung wegen der abzuwartenden Kreuzung unvermeidlich sein. Dies würde zu einer Umgestaltung und natürlich nicht zu einer Verbesserung, sondern zu einer Verschlechterung des Fahrplans nöthigen. Jedenfalls würden alle diese Umstände zunächst wenigstens zahlreiche Dispensationen von der allgemeinen Vorschrift nöthig machen, besonders für den Fall, dass ein plötzlicher Zuwachs von Reisenden auf Unterwegsstationen zur Verstärkung des Zuges und dadurch zu einer Ueberschreitung der maximalen Achsenzahl zwingt. Bei ausnahmsloser Durchführung der Maassregel würden ja die Reisenden häufig gar nicht befördert werden können.

Muss hiernach die beabsichtigte Abminderung der zulässigen Achsenzahl bei Personenzügen in zahlreichen Fällen als schwierig, in vielen sogar als undurchführbar bezeichnet werden, so liegt die Frage nahe, ob denn nicht auf anderem Wege der guten Absicht, die der vorgeschlagenen Maassregel zweifellos zu Grunde liegt, zu Hilfe zu kommen wäre — wenigstens soweit die der Personenbeförderung dienenden Züge in Betracht kommen?

In No. 86 d. Ztg. ist die Abminderung der Zahl der Wagenklassen auf zwei angeregt worden. Die für eine solche Abminderung vorgebrachten Gründe müssen wohl beachtlich genug sein, wenn ein so verkehrsreiches und hoch entwickeltes Land wie Belgien diese Abminderung durchführt. Zu diesen Gründen tritt aber in der vorliegenden Frage ein weiteres Moment. Mit Hilfe der Verminderung der Wagenklassen wird und muss auch eine Abminderung der Achsenzahl der Personenzüge möglich sein.

Es ist ja zuzugeben, dass der Reisenden nicht weniger werden, mögen sie in der II. oder I., in der IV. oder III. befördert werden und dass jeder Reisende einen Platz haben muss, gleichviel, in welcher Klasse er befördert wird. Die Ausnutzung der Wagenplätze wird und muss aber gewinnen, wenn die Zahl der Wagenklassen vermindert wird. Man braucht sich dabei gar nicht allzu grossen Hoffnungen hinzugeben, aber so viel wird doch immer erreicht werden, dass mit zwei Klassen die zulässige Achsenzahl weniger leicht überschritten wird, als mit vieren. Dies wird besonders der Fall sein bei Fernzügen, die nicht den Charakter von Durchgangsschnellzügen besitzen. Hier zwingt die streckenweise Benutzung der IV. Klasse oft zum Mitschleppen einer beträchtlichen todten Last auf weite Strecken.

In jedem Falle darf man annehmen, dass die üble Wirkung der Abminderung der Achsenzahl bei den Personenzügen durch die gleichzeitige Reduktion der Wagenklassen wenigstens zum Theil wieder aufgehoben würde und dies wäre ein weiterer Gewinn, der dem Eisenbahnbetriebe aus einer vernünftigen Beschränkung der Wagenklassenzahl in den dazu geeigneten Zügen erwachsen würde.

Die Neugestaltung der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung.

Nach dem den sächsischen Ständekammern vorgelegten Staatshaushaltsetat für die Budgetperiode 1898/99 ist vom Jahre 1899 ab eine Aenderung der Organisation der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung geplant.

Die jetzige Organisation dieser Verwaltung ist im wesentlichen noch dieselbe, wie sie im Jahre 1869 bei Verschmelzung der Direktionen der östlichen und westlichen Staatseisenbahnen zu einer Generaldirektion der Staatseisenbahnen eingeführt worden war. Ihr liegt der Grundsatz der Centralisation zu Grunde, nach welchem alle Verwaltungsbefugnisse betreffs der im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen sich in der Generaldirektion vereinigen oder doch — soweit gewisse Entschliessungen ausnahmsweise dem Finanzministerium vorbehalten sind — durch die Generaldirektion ausgeübt werden, wobei dieselbe von einer Mehrzahl oberer Dienststellen, insbesondere im äusseren Dienste durch die Betriebsoberinspektionen und in der Bahnunterhaltung durch die Bezirksingenieurbüreaus unterstützt werden sollte.

Diese Organisation hat inzwischen nur insofern erheblichere Aenderungen erfahren, als die Generaldirektion nach dem Ankauf zahlreicher Privatbahnen durch den Staat im Jahre 1876 anstatt der ursprünglichen Zweitheilung (in administrative und technische Abtheilung), in drei Abtheilungen (eine allgemeine Verwaltungs-, eine Verkehrs- und eine technische Abtheilung) gegliedert und als die Bezirksingenieurbüreaus nach und nach bis auf eines derselben mit den Betriebsoberinspektionen zu je einer oberen Dienststelle unter einem wissenschaftlich gebildeten Techniker vereinigt worden sind.

In welchem Grade sich die Eisenbahnverhältnisse, für welche jene Organisation berechnet war, inzwischen geändert haben, geht unter anderem aus nachstehenden Vergleichszahlen hervor:

	Bahnlänge km	Stationen	Beförderte Personen Anzahl	Beförderte Güter t	Bruttoeinnahmen *M.*
1869	1 119	152	7 201 493	5 909 806	31 382 445
1896	2 967	723 für Personenverkehr . 595 für Güterverkehr . .	48 466 049	21 891 574	109 066 288

Am Schlusse des Jahres 1869 waren an Mitgliedern der Unterstützungskasse der Staatseisenbahnbeamten nur 4 386 vorhanden, während jetzt nahezu 13 000 Staatseisenbahnbeamte angestellt sind. Hieraus ergibt sich, in welchem ausserordentlichen Maasse durch Verdichtung des Eisenbahnnetzes, zunehmende Intensität des Verkehrs auf den einzelnen Linien und Anwachsen des Personales der Umfang der laufenden Geschäfte zugenommen hat.

War die gegenwärtige Organisation den früheren Verhältnissen angemessen, so leidet sie den gesteigerten Anforderungen gegenüber hauptsächlich an dem Mangel, dass die Geschäfte von der Centralstelle aus nicht mehr hinreichend zu übersehen sind und dass deshalb von der letzteren die volle Verantwortung für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes auf die Dauer nicht wohl getragen werden kann, wenn nicht eine veränderte Organisation dem erwähnten Mangel abhilft.

Das nämliche Bedürfniss ist auch bei anderen grösseren Eisenbahnverwaltungen, namentlich auch bei der preussischen hervorgetreten, bei welcher zu dem in Rede stehenden Zwecke eine erhebliche Vermehrung der Direktivbehörden erfolgt ist. Den gleichen Weg zu betreten, erschien indessen der sächsischen Regierung nicht zweckmässig, da die Centralisirung der Verwaltung in einer Direktivbehörde zweifellos auch mannigfache Vortheile, insbesondere für die Wahrung der Einheitlichkeit in den Verwaltungsgrundsätzen bietet. Es ist deshalb vorgezogen worden, ähnlich wie dies in Bayern geschehen ist, bei den nöthigen organisatorischen Aenderungen an das Bestehende anzuschliessen und die Generaldirektion im wesentlichen als centrale Direktivbehörde zu erhalten, sie aber einerseits durch Erweiterung ihrer Befugnisse gegenüber dem Finanzministerium von unnöthigen Berichterstattungen, andererseits durch Uebertragung minder wichtiger Geschäfte an die ihr untergeordneten Dienststellen, insbesondere an die zeitherigen Betriebsoberinspektionen und an die diesen unterstellten Bauinspektionen und Bahnverwaltereien zur eigenen verantwortlichen Entschliessung, zu entlasten. Gleichzeitig soll durch Vereinigung des Staatseisenbahn-Neubaues, welcher zur Zeit unmittelbar unter dem Finanzministerium steht, mit der Generaldirektion das nöthige Zusammenwirken der Bau- und Betriebsverwaltung wesentlich vereinfacht werden. Hierbei wird überdies der Vortheil gewonnen, dass die Büreaus beider Verwaltungen verschmolzen und gemeinschaftlich benützt werden können. Die Generaldirektion wird daher künftig aus I. der Allgemeinen Verwaltungsabtheilung, II. der Verkehrsabtheilung, III. der betriebstechnischen Abtheilung, IV. der Neubauabtheilung bestehen, welcher letzteren auch umfänglichere Um- und Erweiterungsbauten zugewiesen werden sollen.

Für das Maass der Verschiebung des Befugnisses zur eigenen Entschliessung zwischen Ministerium, Generaldirektion und den ihr untergebenen Dienststellen ist einerseits der Zweck maassgebend gewesen, die Generaldirektion nicht mehr, wie zeither, mit einer Menge kleiner und verhältnissmässig unbedeutender Angelegenheiten zu überhäufen, sondern ihre Zeit und Kraft für die Erledigung grösserer Aufgaben zu sparen, andererseits ist man von dem Bestreben geleitet worden, jeder Dienststelle thunlichst für diejenigen Dienstgeschäfte die Verantwortlichkeit zu übertragen, für welche sie dieselbe der Natur der Sache nach allein oder doch am besten zu tragen in der Lage ist.

Die nach aussenhin am meisten hervortretende organische Aenderung, welche zu dem angegebenen Zwecke geplant wird, ist die Ausgestaltung der zeitherigen sechs Betriebsoberinspektionen zu Betriebsdirektionen. Dieselben sollen sich mit dem Betrieb und Verkehr im allgemeinen, mit der Ausführung und Ueberwachung des Dienstes bei der Bahnunterhaltung, der Bahnbewachung, dem Personen- und Güterverkehre befassen und nach aussen insbesondere auch den Verkehrsinteressen gegenüber die Eisenbahnverwaltung vertreten. Gerade in dieser letzteren Beziehung hat sich für die Zutheilung von Verwaltungsgeschäften an provinziale Organe ein besonderes Bedürfniss gezeigt.

Ausgeschlossen von der Zuständigkeit der Betriebsdirektionen bleibt das Betriebsmaschinen-, Werkstätten- und Signalwesen, da die Behandlung der betreffenden Geschäfte von einer Centralstelle aus auch jetzt noch vortheilhaft und durchführbar erscheint und der Geschäftskreis der Betriebsdirektionen ohnehin gross genug wird. Sie sollen insbesondere auch in Bahnpolizeisachen, ferner auf Beschwerden sowie innerhalb gewisser Grenzen auf Ansprüche aller Art aus dem Personen- und Güterverkehre in erster Instanz entscheiden und die Disziplinargewalt über das ihrem Dienstbereiche zugehörige Personal ausüben, sodann im Falle von Betriebsstörungen für deren Beseitigung sorgen und die Untersuchung von Unfällen führen.

Ausser dem Vorstande, welcher das Dienstprädikat „Eisenbahndirektor“ erhält und in gleichem Range und gemeinschaftlichem Etat mit den technischen Räthen der Generaldirektion steht, wird den Betriebsdirektionen zur Erledigung der vorbezeichneten Geschäfte das nöthige technische Personal, ferner ein juristischer Hilfsarbeiter und ein höherer Betriebsbeamter mit dem Dienstprädikate „Verkehrsinspektor“ zugetheilt.

Ausser diesen Betriebsoberinspektionen bestehen zur Zeit eine Transportoberinspektion (für Fahrdienst und Fahrplanwesen), die Maschinenoberinspektion (für den exekutiven Maschinendienst), eine Maschinenhauptverwaltung (für den Werkstättendienst), ein Ingenieurhauptbüreau und eine Telegraphenoberinspektion. Diese der Generaldirektion ursprünglich beigegebenen

Exekutivorgane haben sich nach und nach zu grossen selbstständigen Dienststellen entwickelt, die nicht mehr wie ehemals mündlich ihre Direktiven erhalten, sondern nach und nach in einen ausgebreiteten Schriftwechsel mit der Generaldirektion traten. Dem will die neue Organisation dadurch abhelfen, dass sie die genannten oberen Dienststellen als solche aufhebt und in technische Büreaus verwandelt, die unmittelbar und wenn möglich auch räumlich mit der Generaldirektion verbunden sind und ihre Verfügungen nur im Namen und unter der Verantwortlichkeit dieser erlassen. Als solche technische Büreaus werden eingerichtet: ein allgemeines technisches Büreau, ein Oberbaubüreau, ein Hochbaubüreau (diese drei an Stelle des aufzuhebenden Ingenieurhauptbüreaus), ein Brückenbaubüreau, ein Betriebsmaschinenbüreau (an Stelle der Maschinenoberinspektion), ein Werkstättenbüreau (an Stelle der Maschinenhauptverwaltung), ein elektrotechnisches Büreau (an Stelle der Betriebstelegraphenoberinspektion), ein Fahrdienstbüreau (an Stelle der Transportoberinspektion).

Der Generaldirektion direkt untergeordnete Betriebsorgane sind ausser den genannten 6 Betriebsdirektionen, 6 Maschineninspektionen, deren Bezirke sich mit denen der Betriebsdirektionen thunlichst decken sollen, 4 Werkstätteninspektionen und 3 Telegrapheninspektionen. Die Abgrenzung der Geschäfte dieser oberen Betriebsorgane wird sich an die schon bestehenden Einrichtungen anlehnen. Die jetzt der Transportoberinspektion zustehende disziplinelle Aufsicht über das Fahrdienstpersonal geht auf die Betriebsdirektionen über.

Die Betriebsergebnisse der bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1896.

Als äussere Aufsichtsbehörden und Vollzugsorgane standen unter der Generaldirektion 10 Oberbahnämter, 11 Eisenbahnsektionen, 4 Centralwerkstätten, 3 Magazinverwaltungen usw. Die gesammte Eigenthumslänge der Staatseisenbahnen beläuft sich auf 5 370 km. Hiervon entfallen auf die Hauptbahnen 74,5 %, auf die Nebenbahnen 25,5 %, eingeleisig sind 69,62 %, zweigeleisig 30,38 % der Gesammtlänge. Von den Hauptbahnen sind 40,7 % zweigeleisig. Gegen die gesammte Eigenthumslänge am Schluss des Vorjahres von 5 272 km ist im Berichtsjahre eine Vermehrung der Hauptbahnen um 20 km und der Nebenbahnen um 78 km eingetreten. — Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt betrug 5 259 km oder um 126,7 km mehr als im Vorjahre. Dem Personenverkehre dienten 5 212 km, dem Güterverkehre 5 252 km. — Auf den Eigenthumslängen befanden sich Ende 1896 1 121 Stationen, Haltestellen und Haltepunkte, gegen 1 059 im Vorjahre. Die Länge der im Jahresdurchschnitt unterhaltenen sämmtlichen Geleise betrug 8 133 km, gegen 7 888 km im Vorjahre. — An Lokomotiven waren Ende 1896 vorhanden 1 401 Stück, gegen 1 350 Stück in der gleichen Zeit des Vorjahres; das durchschnittliche Gebrauchsalter einer Lokomotive berechnete sich auf 18,63 Jahre, gegen 18,67 im Vorjahre. Als Beschaffungskosten der vorhandenen eigenen Lokomotiven werden 64½ Millionen Mark ausgewiesen, so dass sich eine Maschine auf durchschnittlich 46 109 ℳ stellt. Der Wagenpark weist aus: 3 529 Personenwagen, 810 Gepäck- und 11 397 Güterwagen.

Das Anlagekapital des Bahnnetzes ergibt für die Hauptbahnen 1056,46 Millionen Mark, Vizinalbahnen 15,45 Millionen Mark und die Lokalbahnen 52,5 Millionen Mark. Nach Vornahme verschiedener rechnungsmässiger Manipulationen berechnet sich der Gesammtaufwand auf die erkleckliche Summe von 1 201 449 240 Mark (27 707 306 ℳ mehr als im Vorjahre).

Im Eisenbahnbetriebe standen im Jahresdurchschnitt an Personen in Verwendung 30 368, gegen 30 486 im Vorjahre. Hiervon treffen 18 368 auf das statusmässige Personal und 11 728 auf im Tagelohn arbeitende Personen. Diese weisen eine prozentuale Minderung von 4,68 % gegen das Jahr 1895 aus, die statusmässigen eine Mehrung von 3,59 %. — An persönlichen Ausgaben erwuchsen 47 393 527 ℳ (46 061 974 ℳ im Vorjahre) oder 2,89 % mehr. Das statusgemässe Personal partizipirt daran mit 34 980 307 ℳ.

Es fanden 34 Entgleisungen, 35 Zusammenstösse und 375 sonstige Unfälle statt. Hierbei wurden 88 Personen getödtet, 311 verletzt. Unter letzteren befinden sich 264 Bahnbeamte und -Arbeiter, von welchen 110 durch unvorsichtiges Rangiren in Schaden geriethen.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre betrugen 39 266 044 ℳ (36 443 729 ℳ im Vorjahre). Die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfallende Einnahme ist von 6 794 ℳ im Jahre 1895 auf 7 136 ℳ gestiegen; die Gesammtzahl der zurückgelegten Fahrten (beförderten Personen) betrug 35 909 644 ℳ (33 036 005 ℳ im Vorjahre). Hiervon entfallen 33,4 Millionen auf die III. Wagenklasse, 2,34 Millionen auf die II. und nur 0,16 Millionen auf die I. Wagenklasse. Der eingetretene Rückgang von 2,25 % in der Benutzung der II. Wagenklasse und ein Theil der Zunahme in der Frequenz der III. Klasse ist auf die Vermehrung der Einstellung von Wagen III. Klasse in die Schnellzüge zurückzuführen. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Person, das heisst die bei jeder Fahrt durchschnittlich zurückgelegte Wegstrecke, betrug 32,17 km (31,84 km). Die durchschnittliche Ausnutzung der bewegten Plätze betrug in der I. Klasse 7,49 %, in der II. Klasse 17,25 % und in der III. Klasse 28,06 %, die durchschnittliche Einnahme aus der Personenbeförderung ergab für jede beförderte Person 1,04 ℳ (1,05 ℳ im Vorjahre) und für 1 Personenkm 3,22 ℳ (3,28 ℳ).

Von der Gesammtzahl der verkauften Fahrkarten (23,84 Millionen) entfielen 7,52 Millionen auf einfache Fahrkarten, 9,74 Millionen auf gewöhnliche Rückfahrkarten, 3 Millionen auf Vorortfahrkarten, 1,11 Millionen auf Ergänzungsfahrkarten usw. Hieraus und aus der hervorragenden prozentualen Mehrung von 86,26 % ist die mächtige Entwickelung des „Vorortverkehrs“ klar ersichtlich.

Der Güterverkehr weist eine Einnahme von 86,34 Millionen Mark (80,57 Millionen Mark im Vorjahre) aus und ist somit um 7,15 % gestiegen, während die durchschnittliche Betriebslänge nur um 2,5 % gewachsen ist. Den wesentlichsten Antheil (79,12 Millionen Mark) hatte daran das Frachtgut. Die Gesammtmenge der beförderten Güter betrug 15,48 Millionen Tonnen (14,34 Millionen im Vorjahre). Die durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Tonne bezifferte sich im Gesammtgüterverkehr auf 138,7 km (144,13 km im Vorjahre) und die Einnahme für 1 tkm auf 4,08 ₰. — Die gesammte aus dem Personen- und Güterverkehr erzielte Einnahme von 125,6 Millionen Mark (117,61 Millionen Mark im Vorjahre) vertheilt sich ziemlich gleichmässig auf die einzelnen Monate. Der niedrigste, Januar, weist 8,04 Millionen aus, der höchste, August, 12,75 Millionen. Die Gesammteinnahme war um 7,34 % höher als im Vorjahre.

Wie bereits gemeldet, betrugen die Einnahmen im Berichtsjahre nach dem neuen Rechnungsschema 136 231 939 ℳ, die Ausgaben 85 248 562 ℳ, so dass ein Ueberschuss von 50 983 377 ℳ verbleibt. Hiervon wurden verwendet zur Verzinsung und Verwaltung 39 089 636 ℳ, zur Ablieferung an allgemeine Staatsfonds 11 893 740 ℳ. Werden von letzterer Summe noch die auf die Staatseisenbahnverwaltung treffenden Beträge aus dem allgemeinen Pensionsfonds mit 4 552 628 ℳ in Abzug gebracht, so verbleibt zu Gunsten der Staatskasse noch ein reiner Ueberschuss von 7 341 112 ℳ. Um die Ergebnisse mit jenen der Vorjahre abgleichen zu können, wurde eine Uebersicht unter Zugrundelegung des Normalbuchungs-Formulars für die Eisenbahnen Deutschlands angefertigt und ergibt sich nach dieser Buchung ein Ueberschuss von 52 610 000 ℳ im Jahre 1896 gegen 43 730 000 ℳ im Vorjahre. Es haben sich die Einnahmen um 8,01 % gehoben, die Ausgaben sind nur um 1,13 % gestiegen, der Einnahmeüberschuss weist ein Mehr von 20,31 % aus. Der Betriebskoeffizient, d. h. das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen beziffert sich im Jahre 1896 auf 60,04 % gegen 64,12 % im Vorjahre. Besonders wesentlich ist, dass die Verzinsung des durchschnittlichen Anlagekapitals sich auf 4,42 % im Jahre 1896 berechnet, während sie im Jahre 1895 nur 3,75 % betragen hat.

Der ausserordentlich eingehend und auch übersichtlich gehaltene Bericht enthält in 45 Beilagen sehr reichhaltiges statistisches Material.

(Münchener „Allgem. Ztg.“)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 20.282 km lange, vollspurige Strecke Oldenburg i/H.-Heiligenhafen, welche am 1. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll und im Betriebe der königlichen Eisenbahndirektion Altona stehen wird, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Aenderung von Stationsnamen. Torontaler Lokalbahnen. Der Name der Station Torontal-Zichyfalva an der Strecke Versecz-Szécsány der Torontaler Lokalbahnen ist infolge wiederholter Verwechselung mit der Station Fejér-Zichyfalva der königlich ungarischen Staatsbahnen in Uj-Zichyfalva umgeändert worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Am 15. d. Mts. werden die an der Bahnstrecke Berlin-Cottbus gelegenen Haltepunkte Lubolz, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, und Schönewalde, bisher nur für den Personen- und Stückgutverkehr eingerichtet, auch für den Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Dezember d. J. wird die zwischen den Stationen Carwitz und Schübben-Zanow an der Bahnstrecke Belgard-Stolp gelegene Haltestelle Altwieck, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Stettin in Nr. 88 d. Ztg. Ins.-Nr. 2492).

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die an der Strecke Hameln-Löhne belegene Haltestelle Fischbeck ist vom 10. d. Mts. ab, nachdem auf derselben eine feste Rampe für Kopf- und Seitenverladung erbaut worden ist, für die unbeschränkte Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und lebenden Thieren in Betrieb genommen worden. Ferner wird am 15. d. Mts. die zwischen Elze und Nordstemmen belegene, bisher auf Wagenladungen der Domaine Poppenburg beschränkte Güterladestelle Poppenburg als öffentliche Haltestelle für den allgemeinen Wagenladungs- und Viehverkehr in Betrieb genommen werden (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Hannover in Nr. 88 d. Ztg. Ins.-Nr. 2493).

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4323 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände usw. (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 4313 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abonnement auf den Jahrgang 1898 des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung“ (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Mit den Erörterungen wegen Beseitigung gewisser **Uebelstände in dem Verkehr der Personen-Durchgangswagen** — vgl. Nr. 88 dieses Blattes — werden sich nicht nur die preussischen Staatsbahnen, sondern sämmtliche Bundesregierungen, auf deren Eisenbahnen D-Züge laufen, zu befassen haben Anlass zu dieser Enquete gab eine Anregung des Reichseisenbahnamtes, welche den betheiligten Regierungen die Angelegenheit zur Erwägung stellt.

— Der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die in den Monaten Juli bis September d. J. auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen **Zügen** mit Personenbeförderung vorgekommenen **Verspätungen** ist folgendes zu entnehmen:

Die Anzahl der in Vergleich gezogenen Bahngebiete beziffert sich auf 42, deren Gesammtlänge Ende September 1897 auf 39 567 km, davon waren zweigleisig 14 663 km. Befördert wurden 85 440 Schnellzüge, 782 687 Personenzüge und 347 018 gemischte Züge. Geleistet wurden insgesammt 54 203 419 Zugkm, somit im Tagesdurchschnitt 589 168 und auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahrsdurchschnitt 1 370 Zugkm.

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich 20 632 Züge verspätet (gegen das Vorjahr + 6 419), und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 13 332 (+ 4 482), Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 7 300 (+ 1 937). Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkm 135 (+ 31). Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug 10 758 (+ 4 074).

— Die preussische Eisenbahnverwaltung hat folgende Verfügung über den **Schutz der Reisenden gegen Belästigungen** und Beleidigungen durch Mitreisende erlassen: Es ist vorgekommen, dass sowohl Zug- wie Stationsbeamte, die seitens der Reisenden aufgefordert wurden, sie gegen Belästigungen und Beleidigungen durch Mitreisende zu schützen, ihre Mitwirkung hierbei versagt und sich nicht einmal dazu bequemt haben, die Namen der betreffenden Persönlichkeiten festzustellen. Ein derartiges Verhalten muss ernstlich gerügt werden. Geben die Beschuldigten den an sie gerichteten Mahnungen kein Gehör, so sind die Streitenden durch Anweisung anderer Plätze zu trennen. Wenn dies nicht geschehen kann oder nichts fruchtet, so ist von dem § 20 der Verkehrsordnung, jedoch erst nach nochmaliger erfolgloser Androhung, Gebrauch zu machen und Ausschluss von der Weiterreise anzuordnen, und die Beamten sind verpflichtet, stets sofort mit allem Nachdruck einzuschreiten, wenn Reisende ihren Schutz gegen Mitreisende anrufen.

— Auf Grund der in diesem Jahre allgemein vorgenommenen Untersuchung des **Sehvermögens der Eisenbahnbediensteten** ist einer Anzahl von Bediensteten der preussischen Staatsbahnen aufgegeben worden, bei Ausübung ihres Dienstes eine Brille zu tragen und eine Reservebrille bei sich zu führen. Um nun sicherzustellen, dass die Betreffenden der Anordnung Folge leisten, ist den Dienststellenvorstehern aufgegeben worden, ein namentliches Verzeichniss der betreffenden Bediensteten zu führen und durch Eintragung aller Personen, welchen späterhin das Brillentragen aufgegeben wird, sich auf dem Laufenden zu halten. Die Vorsteher sollen auch dafür verantwortlich sein, dass die bezeichneten Beamten ihren Dienst nur mit einer Brille verrichten, und haben Verstösse gegen die Vorschrift zur Anzeige zu bringen.

— In Anknüpfung an verschiedene Bemängelungen in der Presse, betr. die **Deckung des Materialbedarfes der preussischen Staatsbahnen**, schreibt die „Schlesische Zeitung“: Bei Gelegenheit von Erörterungen über „die Sparsamkeit der Eisenbahnverwaltung“ ist in der demokratischen Presse gegen diese Verwaltung u. a. der Vorwurf erhoben worden, dass sie den Eisenbahnmaterial-Fabriken viel zu theuere Preise bewillige, was mit der Gewohnheit der Verwaltung zusammenhänge, mit ihren Bestellungen erst herauszugehen, wenn ihr „das Feuer unter den Nägeln brenne“. Dem gegenüber ist nochmals zu betonen, dass der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten und Chef des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen am 9. März 1896 eine Vereinbarung mit einem Vertreter der in Preussen und in den Reichslanden bezw. Luxemburg und in der Pfalz gelegenen Schienenwalzwerke genehmigt hat, durch welche an diese Werke die Lieferung des gesammten Bedarfs der preussischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen an Schienen übertragen worden ist, welchen die Verwaltungen der genannten Bahnen in der Zeit vom 1. April 1896 bis zum 31. März 1899, also im Laufe von drei vollen Jahren, in Bestellung geben werden und dessen Lieferung nicht später als bis zum 31. Dezember zu erfolgen hat. Nach der Vereinbarung erhält jedes an der Gesammtlieferung betheiligten Schienenwalzwerke für die Tonne Schienen von vorschriftsmässiger Beschaffenheit 109 *M.* Im freien Verkehr wird die Tonne derartiger Schienen gegenwärtig mit 120 *M.* notirt, also 11 *M.* höher, als der von der Eisenbahnverwaltung zu zahlende Preis.

— Die „Berliner Korrespondenz“ schreibt: „Der „Reichsanzeiger“ vom 8. d. Mts. enthielt einen Artikel über die **Verkehrsstörungen auf den Linien der vormaligen hessischen Ludwigsbahn**. Darin wurde wörtlich folgendes gesagt:

„Die aus vorstehenden Zusammenstellungen hervorgehende starke Verkehrssteigerung ist nicht durch Verkehrsumleitungen hervorgerufen, welche — wie mehrfach in der Presse behauptet wird — aus Anlass der Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn zu Gunsten der Linien dieser Bahn und zum Nachtheil der Nachbarbahnen bereits eingetreten seien. Selbst Verkehre, die nach der Angliederung des Netzes der hessischen Ludwigseisenbahn an die preussischen Staatseisenbahnen naturgemäss und wirthschaftlich über die Linien der ersteren zu leiten wären, werden noch auf den früheren Leitungswegen gefahren. Verkehrsentziehungen den konkurrirenden Nachbarbahnen, insbesondere der Main-Neckarbahn gegenüber, sind in allen wesentlichen Verkehrsrelationen noch nicht erfolgt. Soweit solche erfolgt sind, haben sie infolge ihrer geringfügigen Bedeutung auf die Verkehrsstockungen im Direktionsbezirk Mainz steigernd nicht einwirken können.“

In der Morgenausgabe der „Nationalzeitung“ vom 9. d. Mts. wurde ein kurzer Auszug aus dem Artikel des „Reichsanzeigers“

— insbesondere über die Verkehrssteigerung — gebracht, an den das Blatt folgende Bemerkungen anschliesst:

„So der „Reichsanzeiger“. Es fragt sich aber, woher auf dieser einen Eisenbahnlinie plötzlich eine so ganz ausserordentliche Zunahme des Verkehrs gekommen ist. Es ist behauptet worden, dass es durch neue, nach der Herstellung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft erfolgte Anordnungen über die Wege, welche die Güterbeförderung zu nehmen habe, geschehen. Wenn dem so ist, dann hätte vor dem Erlass solcher Anordnungen für die Mittel zu ihrer Durchführung gesorgt werden müssen.“

Diese Schlussbemerkungen beweisen, dass die „Nationalzeitung“ entweder den von ihr ausgezogenen Artikel des „Reichsanzeigers“, in dem jene Muthmaassung ausdrücklich als unzutreffend erklärt wird, nicht vollständig gelesen hat, oder dass sie damit rechnet, dass ihre Leser jenen Artikel des „Reichsanzeigers“ nicht lesen werden.

Einer Kritik über ein solches Verfahren können wir uns füglich enthalten.“

— Dem Vernehmen nach beschäftigt sich die Verwaltung der **Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft** mit der Idee einer Verlängerung der Strecke von Cranz nach dem Seebade Neukuhren. Man verspricht sich von der neuen Linie eine genügende Rentabilität und scheint deren Erbauung insbesondere auch deshalb zu wünschen, damit nicht eine direkte Linie Königsberg-Neukuhren zustande kommt, die der bestehenden Bahn Konkurrenz machen könnte.

— Im ausserordentlichen **Staatshaushaltsetat des Königreichs Sachsen** für die Finanzperiode 1898/99 sind für den Neubau der Dresdener Bahnhöfe 10 824 000 ℳ. als letzte Baurate, sodann aber 28 837 000 ℳ. für den Um- und Neubau von Bahnhofs- und Erweiterung von Geleisanlagen, 1 122 000 ℳ. für Sicherheitsanlagen, 5 942 800 ℳ für Vermehrung der Lokomotiven und Tender, 11 352 850 ℳ. für Vermehrung der Personen- und Güterwagen und 1,5 Millionen für Ausrüstung von Betriebsmitteln mit Luftdruckbremsen und sonstige Herstellungen eingestellt. Beantragt wird der Ankauf der Industriebahn Zwickau-Crossen-Mosel und der Neubau folgender Bahnlinien: Nebenbahn von Chemnitz durch das Chemnitzthal nach Wechselburg (normalspurig), von Altenhain nach Seelingstädt (normalspurig), von Bischofswerda nach Elstra (normalspurig), von Kieritzsch über Groitzsch nach Pegau (normalspurig), von Lottengrün nach Theuma (normalspurig), von Thum über Ehrenfriedersdorf nach Geyer (schmalspurig), von Reichenau nach Hirschfelde (schmalspurig), von Reichenbach unt. B. nach Hainsdorf (schmalspurige Industriebahn), von Markersdorf bis zur Landesgrenze bei Hermsdorf (schmalspurig), normalspurige Industriebahn von der Linie Chemnitz-Kieritzsch nach dem Pleissbachthale und nach Grüna (Limbach-Wüstenbrand), von Altenburg nach Langenleuba (normalspurig), von Frohburg nach Kohren (normalspurig), von Mylau nach Lengenfeld (normalspurig), ausserdem sind 892 000 ℳ. für Herstellung einer elektrischen Bahn von Dresden nach Kötzschenbroda postulirt, woraus hervorgeht, dass der sächsische Staat den Bau von elektrischen Bahnen, die eine Konkurrenz für die vorhandenen Staatsbahnen darstellen, selbst in die Hand zu nehmen gedenkt.

An Herstellungen von zweiten, dritten und vierten Geleisen finden sich vorgesehen: Arealerwerb für ein drittes und viertes Geleis zwischen Leipzig und Gaschwitz, Ausbau des zweiten Geleises zwischen Schönbörnchen und Meerane, Herstellung des zweiten Geleises zwischen Nossen und Triebischthal, Herstellung des vierten Geleises zwischen Coswig und Pieschen, Herstellung des zweiten Geleises zwischen Aue und Stein-Hartenstein und auf der Linie Werdau-Weida von Gauern bis Endschütz, Arealerwerb für ein drittes und viertes Geleis zwischen Strehlen und Niedersedlitz und zwischen Niedersedlitz und Pirna.

— Nach einem zwischen dem Finanz- und dem Justizministerium in Sachsen getroffenen Uebereinkommen werden vom 15. d. Mts. ab die **Beamten und Hilfsbeamten der Gerichtsvollzieherei und Verwaltungsvollstreckung** auf den sächsischen Staatseisenbahnen zu Dienstreisen frei befördert, wenn sie sich in Uniform befinden. Sie erhalten zu diesem Zwecke gewöhnliche Fahrscheinbücher III. Klasse, deren Ausstellung für gewisse Strecken der Vorstand des zuständigen Amtsgerichts beantragt. Die Abgabe dieser Fahrscheinbücher zu je 30 Fahrten an die Amtsgerichte erfolgt unentgeltlich. Die Einrichtung bezweckt lediglich eine Vereinfachung des Staatsrechnungswesens.

— Zur **Erweiterung des Elbhafens in Riesa** einschliesslich Geleisherstellungen usw. sind in den Staatshaushaltsetat des Königreichs Sachsen für 1898/99 als erste Rate 1 731 000 ℳ. eingestellt. In der Begründung dieses Postulats ist die Verkehrsentwickelung dieses Umschlagshafens in Riesa in den letzten Jahren dargestellt. Darnach betrug der Empfang und Versandt von Umschlagsgut:

im Jahre 1886	186 585 t	im Jahre 1892	392 462 t
„ „ 1887	209 063 „	„ „ 1893	313 914 „
„ „ 1888	228 406 „	„ „ 1894	398 305 „
„ „ 1889	322 567 „	„ „ 1895	407 664 „
„ „ 1890	376 264 „	„ „ 1896	576 683 „
„ „ 1891	392 265 „		

Der Verkehr hat sich mithin im Laufe von zehn Jahren verdreifacht.

— Der neue **Nord-Süd-Expresszug**, welcher am 9. d. M. seine Probefahrt vom Anhalter Bahnhof in Berlin aus antrat, besteht aus fünf Durchgangswagen, von denen der erste, der zugleich als Schutzwagen läuft, zur Aufnahme der Küchenvorräthe dient. In dem zweiten Wagen befinden sich Küche, Büffetraum und Speisesaal, der dritte ist Schlafwagen, der vierte ebenso wie der Schlafwagen ist zum Tages- und Nachtverkehr der Reisenden eingerichtet, während der letzte zum Post- und Gepäckverkehr dienen soll. Er enthält einen Dienstraum für den Zugführer mit erhöhter Uebersicht über den ganzen Zug, einen Raum für die Post, ferner einen verschliessbaren Raum, den sog. Zollverschluss für die über die Grenze gehenden Gepäckstücke und einen Raum für den zugleich als Schaffner fungirenden Packmeister. Die innere Ausstattung des Zuges ist von hervorragender Eleganz und braucht in dieser Hinsicht den Vergleich mit keinem der neuesten Ozeandampfer zu scheuen. Die Wände sind mit kostbarer gepresster Ledertapete und kunstvoll polirter Holzverkleidung versehen; die Korridore und Kupees sind mit werthvollen Teppichen belegt. Die Waschtoiletten für die Reisenden bestehen aus kleinen Kabinen, die zwischen je zwei Schlafkupees angeordnet sind und mit je einem eleganten Waschtisch aus weissem Marmor, sowie je drei grossen geschliffenen Spiegeln ausgestattet sind. Die Beleuchtung des Zuges geschieht durch Gas. Sämmtliche Verschlüsse sowie Heizung, Beleuchtung, Zuführung von Wasser zu den Toiletten sind auf das vollkommenste ausgeführt. Die Wagen mit Drehgestell sind länger als die gewöhnlichen Eisenbahnwagen, mit rothbrauner Politur versehen und tragen über den Fenstern in goldenen Buchstaben die Aufschrift „Compagnie internationale des waggons-lits et des grands express Européens“, ferner in der Mitte des Wagens unter den Fenstern das Wappen mit der Umschrift „Nord-Süd-Express via Brenner“.

Der neue Luxuszug geht fahrplanmässig in Berlin am 14. November 11 Uhr 45 Min. Nachts zum ersten Male ab, trifft in München am 15. November Vorm. 9 Uhr 55 Min., in Verona 7 Uhr 8 Min. Abends ein. In Verona geht der Zug zum ersten Mal am 15. November 10 Uhr 45 Min. Vormittags ab. Der Nord-Süd-Expresszug wird — wie bereits gemeldet — bis auf weiteres täglich zwischen Berlin und Verona gefahren.

Einer Meldung aus Verona zufolge ist die **Probefahrt des Nord-Süd-Brenner Expresszuges** unter Theilnahme der Vertreter der Eisenbahnbehörden von Preussen, Sachsen, Bayern, Oesterreich und Italien programmmässig verlaufen. Seitens der Behörden wurde der Zug auf allen Bahnhöfen, die er passirte, empfangen. Die Ankunft in Verona erfolgte pünktlich 7 Uhr 7 Min. Der Zug fuhr sodann nach Venedig weiter, wo eine Konferenz über die Weiterführung des Zuges nach Brindisi zwecks schnellerer Verbindung mit Alexandria stattfinden soll. In Venedig wird von italienischen Behörden ein Festbankett gegeben werden.

— **Personalnachrichten.** Preussen: Der Oberregierungsrath Schmidt von der königlichen Eisenbahndirektion in Altona ist zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt und der Regierungs- und Baurath Werren, bisher in Hagen, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Stralsund versetzt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— Im 3. Vierteljahr 1897 wurden in Oesterreich folgende **Bahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben**:

am 19. Juli die elektrische Kleinbahn in Czernowitz (6,715 km);

am 31. Juli die elektrische Kleinbahn Linz-Urfahr (3,329 km);

am 6. August die Lokalbahn Haugsdorf-Weidenau-Stadt Weidenau (4,512 km),

ferner die Lokalbahn Barzdorf-Jauernig der österreichischen Staatsbahnen (5,175 km);

am 12. August die Lokalbahn Borki wielkie-Grzymalów im Betriebe der Staatsbahnverwaltung (32,605 km);

am 25. August die Theilstrecke vom Bahnhofe Reichenberg der südnorddeutschen Verbindungsbahn bis zum Stadt-

wäldchen der elektrischen Strassenbahn (Kleinbahn) in Reichenberg (2,857 km);

am 18. September die Theilstrecke Parkstrasse-Wolschaner Friedhöfe - Jungmannstrasse der elektrischen Kleinbahn Prag (königliche Weinberge)-Ziskov (3,017 km);

am 22. September die Theilstrecke Modran - Mêchenic-Dobrisch (39,552 km),

ferner die Theilstrecke Pozar-Eule (4,508 km) und

das Schleppgeleise in das Eisenwerk Althütten der Lokalbahn Cercan-Modran-Dobrisch (0,764 km);

am 25. September die Theilstrecke Baumgartner - Schneeberg der Schneebergbahn (2,3 km).

— Ueber den **Verkehr der österreichischen Eisenbahnen im September d. J.** werden folgende Nachweisungen gegeben: Im Monate September 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 11 144 583 Personen und 8 200 979 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 24 493 316 fl. erzielt, d. i. für 1 km 1 426 fl. Im gleichen Monate 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 11 101 367 Personen und 8 006 807 t Güter, 24 588 216 fl., oder für 1 km 1 473 fl., daher ergibt sich für den Monat September 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3,2 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis 30. September 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 85 078 339 Personen und 66 246 897 t Güter, gegen 81 681 709 Personen und 63 592 721 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 191 797 610 fl., im Jahre 1896 auf 188 764 709 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten 9 Monaten des laufenden Jahres 17 020 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 16 596 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in dem erwähnten Zeitabschnitt 1897 auf 11 269 fl., gegen 11 374 fl. im Vorjahre, d. i. um 105 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1897 auf 15 025 fl., gegen 15 165 fl. im Jahre 1896, d. i. um 140 fl., mithin um 0,9 % ungünstiger.

Von den Hauptbahnen weisen folgende eine Erhöhung des kilometrischen Ergebnisses in den ersten 9 Monaten d. J. gegenüber jenem im gleichen Zeitraum des Vorjahres auf, und zwar die Kaschau - Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) (13,8 %), Leoben-Vordernberger Eisenbahn (8,4 %), Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B (6,2 %), Eisenbahn Wien-Aspang (6,0 %), k. k. Staatsbahnen (3,1 %), Aussig-Teplitzer Eisenbahn (2,1 %), Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A (1,7 %), Südbahn - Gesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) (1,2 %).

Abgenommen hat der erwähnte Ertrag bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn (0,04 %), Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft (0,7 %), Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) (0,8 %), böhmischen Nordbahn (1,0 %), österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) (1,9 %), österr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (österr Linien) (4,5 %), südnorddeutschen Verbindungsbahn (5,2 %), österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken) (6,0 %), Ostrau-Friedländer Eisenbahn (8,4 %).

— **Die Eisenbahneinnahmen im Oktober.** Die dritte Oktoberdekade brachte den nach Norden führenden Bahnen weitere Einnahmeausfälle (Nordbahn 88 596 fl., Staatseisenbahngesellschaft 145 609 fl., Nordwestbahn garantirte Linie 18 548 fl., Elbethalbahn 20 643 fl.) Die Transporteinnahmen bezifferten sich bei den grösseren Privatbahnen wie folgt:

	Gulden			
	Oktober 1897		seit Jahresbeginn	
KaiserFerdinands-Nordbahn(Hauptbahnnetz)	3 401 958	(—299 286)	30 021 208	(— 394 331)
(Lokalbahnnetz) . .	84 117	(— 18 252)	680 669	(+ 2 743)
Staatseisenbahngesellschaft	2 560 911	(—419 315)	22 650 603	(—1 240 980)
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Linie) .	1 086 097	(— 49 976)	9 299 308	(— 537 002)
(Elbethalbahn) . . .	720 102	(+ 11 633)	5 587 575	(— 85 246)
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . .	362 744	(— 32 692)	3 075 984	(— 171 437)
Südbahn	4 470 182	(— 62 160)	38 469 364	(+ 370 061)
Buschtêhrader Bahn (tit. A)	426 591	(— 20 800)	3 213 969	(+ 29 776)
(lit. B)	622 789	(+ 21 700)	5 349 935	(+ 305 309)
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	649 315	(+ 55 897)	5 454 910	(+ 164 151)
Böhmische Nordbahn .	521 459	(— 33 122)	3 793 504	(— 60 798)

— Für die abgelaufenen zehn Monate des laufenden Jahres ergibt sich bei dem A-Unternehmen der **Buschtêhrader Bahn** ein Plus von 29 776 fl., bei dem B-Unternehmen ein Plus von 305 309 fl. Bei der Fortdauer der gegenwärtig günstigen Konjunktur dürfte die Einnahme des B-Netzes im Jahre 1897 die Summe von 350 000 fl. erreichen, wenn nicht überschreiten. Diesem beträchtlichen Zuwachse werden freilich erhöhte Betriebskosten gegenüberstehen. Die Löhne und Besoldungen sind auch in diesem Jahre gestiegen, desgleichen die Preise einzelner Materialien. In der letzten Generalversammlung wurde beschlossen, aus den Erträgnissen der beiden Netze die Summe von 500 000 fl. der Spezialreserve zuzuweisen, die zur Bestreitung einer neuen Kohlenschachtanlage zu dienen hätte. Mit der Abteufung dieses Schachtes, ausgehend vom Franz Josephs-Stollen der Gesellschaft, ist schon im Frühjahr begonnen worden. Anfangs waren erhebliche Wasserflüsse zu bewältigen. Seitdem schreiten die Abteufungsarbeiten rüstig vorwärts. Die Maschinen sind bereits in Bestellung gebracht worden, und man hofft, dass der Schacht im Jahre 1899 zur Förderung kommen werde. Die Kosten der neuen Anlage sind seinerzeit mit etwa 900 000 fl. beziffert worden. Etwa 500 000 fl. sind, wie erwähnt, für diesen Zweck bereits vorhanden, und der Rest dürfte den Betriebsergebnissen des laufenden Jahres entnommen werden.

— **Lemberg-Czernowitzer Bahn.** Im Zusammenhange mit der Besserung des Kurses der Aktien der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn wurde in den letzten Tagen abermals die Version von einem Ausgleiche der Regierung mit der Gesellschaft in der bekannten Gebührenangelegenheit kolportirt. Nach Informationen der Tagesblätter ist jedoch keine neue Phase in dieser Frage eingetreten. Das Ministerium hat den Rekurs der Gesellschaft abgewiesen und diese hat die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ergriffen, über welche noch im Laufe dieses Jahres die Entscheidung gefällt werden soll.

— Am 8. d. M. fand die von der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien veranstaltete amtliche Besichtigungsfahrt auf der Gürtel- und Vororteliniе der **Wiener Stadtbahn** statt. Um 9 Uhr Vorm. versammelten sich in der gegenüber dem Westbahnhofe gelegenen Haltestelle „Westbahnhof" der Gürtellinie die Theilnehmer an dieser Fahrt. Unter denselben befanden sich der Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg, der Statthalter Graf Kielmansegg, mehrere Landesausschüsse, der Bürgermeister von Wien und die beiden Vizebürgermeister mit einer grossen Zahl von Mitgliedern des Wiener Gemeinderaths, sowie die meisten Mitglieder der Kommission für Verkehrsanlagen. Präzise 9 Uhr setzte sich der mit einer Lokomotive bespannte, aus acht Personenwagen bestehende erste Stadtbahnzug in Bewegung. Derselbe verkehrte von der Haltestelle Westbahnhof auf der Gürtellinie bis Heiligenstadt, von dort auf der Vororteliniе bis zur Station Ottakring und fuhr wieder in die Ausgangsstation zurück. Auf der Hinfahrt wurde in den Haltestellen längerer Aufenthalt genommen. Die Stationsanlagen so wie alle wichtigeren Objekte wurden einer genauen Besichtigung unterzogen. Ueberall hatten sich Menschenmassen angesammelt, welche das Erscheinen des ersten Stadtbahnzuges mit Zurufen und Tücherschwenken begrüssten.

— Bei der Prager Handelskammer fand eine Enquete über die **Transport- und Zuckerverschleisssteuer** statt. Alle Interessenten sprachen sich entschieden gegen die Transportsteuer aus, welche die Enquete als schädlich für die gesammte Volkswirthschaft Oesterreichs bezeichnete. Auch die Zuckerverschleisssteuer wurde zwar als für die Zuckerindustrie und den Zuckerkonsum keineswegs vortheilhaft bezeichnet, aber für das kleinere Uebel erklärt, sodass ihr bei der Wahl zwischen den beiden Steuerprojekten der Vorzug gegeben werden solle.

— Das „Reichsgesetzblatt" veröffentlicht eine vom 22. Oktober datirte Kundmachung des Eisenbahnministeriums, wodurch der **Grazer Tramway** die Umwandlung in eine Kleinbahn zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes gestattet wird und die bereits bestehenden vier Tramwaylinien in Graz als Kleinbahnlinien anerkannt werden. Ausserdem hat das Eisenbahnministerium der Grazer Tramwaygesellschaft die Konzession zum Bau und elektrischen Betriebe einer Anzahl weiterer Kleinbahnen ertheilt, welche mit den bereits bestehenden Linien ein einheitliches Bahnnetz zu bilden haben. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einrichtung der bereits bestehenden Pferdebahnen für den elektrischen Betrieb, sowie den Bau der übrigen Linien sofort nach Ertheilung des Baukonsenses zu beginnen und binnen längstens zwei Jahren vom Tage der behördlichen Bewilligung der Centralanlage zu vollenden. Die Gesellschaft übernimmt ferner gegenüber der Stadtgemeinde Graz die Verpflichtung, zwei weitere Ergänzungslinien ihres Netzes binnen längstens sechs Jahren vom Tage der behördlichen Bewilligung der Centralanlage herzustellen, vorausgesetzt, dass die zur Anlage dieser Bahnlinien erforderlichen Gemeindestrassen der Gesellschaft unter billigen Bedingungen zur Benutzung überlassen werden. Der Gesellschaft wird zur Ausführung der konzessionirten Linien das Recht der Expropriation ertheilt.

— **Eine elektrische Seilbahn in Gmunden.** Gmunden, die beliebte Kurstadt des Salzkammergutes, soll im nächsten Jahre

einen neuen Anziehungspunkt erhalten. Das Eisenbahnministerium hat nämlich der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft in Gmunden jüngst die Bewilligung ertheilt, die technischen Vorarbeiten für eine als Seilbahn mit elektrischer Kraft auszuführende Kleinbahn von der Esplanade daselbst auf die Marienwarte vornehmen zu dürfen.

— **Der Kohlenbedarf der Südbahn.** Die Südbahn hat mit der Graz - Köflacher Eisenbahn einen grösseren Kohlenlieferungsvertrag abgeschlossen. Für die nächsten drei Jahre wird die Südbahn jährlich rund 600 000 Meter-Centner Köflacher-Kohle verwenden. Bisher bestand ein ähnlicher Kohlenlieferungsvertrag mit der Graz-Köflacher Bahn nicht, sondern die Südbahn hat ihren Kohlenbedarf bei den Köflacher Gruben von Fall zu Fall gedeckt. Der gesammte Kohlenbedarf der Südbahn beträgt nicht ganz 6 Millionen Meter-Centner. Das Gros, nämlich 3.5 Millionen Meter-Centner, wird aus den Werken der Trifailer Kohlengesellschaft entnommen, 1,2 Millionen Meter-Centner sind Ostrauer und 600 000 Meter-Centner Köflacher Kohle. Der Rest vertheilt sich auf kleinere Werke und stammt auch zum Theile aus England. Für die Schnellzüge der Südbahn wird Ostrauer Kohle, für die Lastzüge vorwiegend Trifailer und Köflacher Kohle verwendet.

— **Eisenbahnverkehr Ungarns mit Serbien und Rumänien.** Der ungarische Eisenbahnverkehr mit Serbien im Monate September hat sowohl in der Einfuhr als auch im Export eine wenn auch bescheidene Zunahme erfahren.

Es wurden nämlich ausgeführt nach Belgrad und entfernteren Stationen 5 222 t verschiedene Waaren (gegen 4 000 t im gleichen Monate des Vorjahres). Vom 1. Januar bis 30. September d. J. wurden ausgeführt 32 925 t verschiedene Waaren (im Vorjahre 30 478 t), 528 (226) Wagenladungen Pferde und 457 (392) Wagenladungen Eisenbahnartikel. Von diesen Waarenmengen transitirte etwa der zehnte Theil durch Serbien nach Bulgarien und der Türkei besonders nach Sofia und Salonichi. Der Import betrug im Monate September 4 396 t (2 798) Waaren. Ferner wurden aus Serbien 760 (939) Wagenladungen lebender Thiere eingeführt, u. zw. alles nach Budapest. Seit Beginn des Jahres betrug der Import 15 505 (15 904) t verschiedene Waaren und 4 472 (3 529) Wagenladungen lebender Thiere. — Wesentlich grösser war der Eisenbahnverkehr mit Rumänien. Es wurden nämlich im Monate September exportirt über Orsova 2 985 (1 985) t und über Predeal 7 420 (5 161) t, zusammen 10 405 t, gegen 7 146 t im gleichen Monate des Vorjahres. Vom 1. Januar bis 30. September wurden exportirt 23 769 t über Orsova und 75 021 t über Predeal, zusammen daher 98 790 t gegen 73 769 t in dem Zeitabschnitt des Vorjahres. Eingeführt wurden im Monate September über Orsova 7 736 und über Predeal 6 962, zusammen daher 14 698 t verschiedene Waaren. Der grösste Theil dieser Waarenmengen entfällt auf Getreide, von welchem Artikel 12 542 t — mit Ausnahme von 110 t, die nach Oesterreich bestimmt waren — nach ungarischen respektive siebenbürgischen Stationen verfrachtet wurden; eingeführt wurden ferner 1 000 t rohes Petroleum für siebenbürgische Raffinerien. Seit 4. Januar wurden 55 676 t eingeführt gegen 45 093 t in dem gleichen Zeitraum des Jahres 1896; es ist sonach eine Zunahme vor 9 583 t = 21 % zu verzeichnen.

— **Elektrischer Betrieb auf den Ungarischen Staatsbahnen.** Bei der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen werden schon seit längerer Zeit Berathungen gepflogen und Versuche vorbereitet, die den Zweck verfolgen, den elektrischen Betrieb für den Personenverkehr allmählich anzubahnen. Bei dem grossen Umfange des Netzes der Ungarischen Staatsbahnen, welches derzeit 10 000 km Eisenbahnen umfasst, erscheinen diese Vorstudien von grosser Bedeutung. Der erste Anstoss ging von der Arad-Csanader Lokalbahn-Gesellschaft aus, die den elektrischen Betrieb im Personenverkehr bereits versucht hat. Die Probe, welche diese Gesellschaft gemacht hat, ergab in technischer Beziehung ein vollkommen zufriedenstellendes Resultat. Gleichwohl sah die Verwaltung von der Einführung des elektrischen Betriebes zunächst ab, weil hierbei der Verkehr im letzten Stadium seiner Entwickelung das Gepräge des Tramwayverkehrs annehmen würde, was zur nothwendigen Folge hätte, dass die Abfahrts- und Ankunftsstationen in die innere Stadt verlegt werden müssten mit Strassengeleise-Anlagen und kostspieligen Ueberbrückungen der Staatsbahnlinien, wobei es selbstverständlich ist, dass die Verkehrsverhältnisse auf der ganzen Linie eine gründliche Umgestaltung erfahren würden. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen will nun die Versuche von neuem aufnehmen und hat das Bestreben, durch die Anwendung aller bisher bekannten modernen technischen Behelfe und Verbesserungen ein günstigeres Resultat zu erzielen. Der elektrische Betrieb ist für den Anfang nur auf einzelnen kürzeren Strecken mit Benutzung der bestehenden Geleise und mittelst Akkumulatoren gedacht. Es wurden bei Ganz & Com., sowie bei der ungarischen Akkumulatoren - Gesellschaft Bestellung gemacht, und es schweben derzeit Verhandlungen mit der Berliner „Union" auf Lieferung von Motoren. Es handelt sich noch um den Zeitpunkt, in dem diese Motoren abgeliefert werden sollen. Auf welcher Strecke die Versuche begonnen werden sollen, ist noch nicht bestimmt, aber es liegt in der Natur der Sache begründet, dass der Anfang mit einer doppelgeleisigen Strecke gemacht werden muss. Gelingen die Versuche in technischer Beziehung und mit Rücksicht auf den Verkehr, dann bleibt es einem späteren Zeitpunkte vorbehalten, den elektrischen Betrieb für die Personenbeförderung weiter auszudehnen event. zu verallgemeinern, wobei sich wohl auch die Nothwendigkeit ergeben kann, speziell für den elektrischen Betrieb ein besonderes Geleise zu legen. Zur Stunde befinden sich diese Versuche lediglich im Stadium der Vorbereitung, aber es ist wahrscheinlich, dass schon im Frühjahre die praktischen Proben beginnen werden.

— **Gegen die Protektion.** Der Direktions-Präsident der ungar. Staatsbahnen hat eine Verordnung erlassen, deren Spitze sich gegen die Inanspruchnahme von Protektion richtet, Direktions-Präsident Ministerialrath Julius v. Ludvigh macht die Angestellten der Staatsbahnen darauf aufmerksam, dass § 21 des Dienstreglements in entschiedener Weise vorschreibt, dass die Angestellten ihre Gesuche ausschliesslich im Wege ihrer unmittelbaren Vorgesetzten einreichen müssen, da Gesuche von ausserhalb des Verbandes der Staatsbahnen stehenden Personen (Protektoren) in Zukunft nicht mehr entgegengenommen werden

— Die von der Direktion der **ungarischen Staatsbahnen** im laufenden Jahre bis Ende Oktober in die Staatscentralkasse abgelieferten **Ueberschüsse** haben die Höhe von 13,5 Millionen erreicht.

Belgien.

— **Eisenbahnverstaatlichung.** Die „Gazette" hört aus guter Quelle, dass das Eisenbahnnetz des Grand Central Belge und der Lüttich-Limburger Eisenbahn nicht am 1. Januar 1898, sondern erst am 1. Juli 1898 in den Besitz der belgischen Staatsbahnverwaltung übergehen wird. In der That ist die erforderliche Zustimmung der holländischen Regierung noch immer nicht eingetroffen. Die Zögerung Hollands soll aus Differenzen herrühren, welche zwischen den beiden holländischen Eisenbahngesellschaften entstanden sind über die Theilung der jetzt zur Verstaatlichung kommenden, nach Belgien und Frankreich führenden Linien. Selbstverständlich wird hierdurch nichts an den mit dem belgischen Staate vereinbarten Bedingungen für die Verstaatlichung des Grand Central Belge und der Lüttich-Limburger Eisenbahn geändert.

Vereins-Ausland.

— Am 9. d. M. fand in Bern eine Konferenz zwischen Vertretern der Kantonalbanken statt zur Besprechung der Grundzüge für eine Finanzirung des **Simplon-Durchstichs** als Gegenprojekt gegen einen Vertrag mit privaten Geldinstituten. In der sich hieran schliessenden Verhandlung zwischen den Vertretern der Kantonalbank und einer Abordnung des Bundesrathes soll über die den zuständigen Behörden zu unterbreitenden Vorschläge, wegen des der Jura-Simplonbahn für den Fall des Rückkaufs zu machenden Angebots, betr. die Beschaffung des Obligationskapitals für den Durchstich des Simplons, keine Verständigung erzielt worden sein.

— Nach einer Züricher Meldung der „Frankfurter Zeitung" unterbreitete ein deutsches Finanzkonsortium unter Führung der Deutschen Bank dem Verwaltungsrath der rhätischen Bahnen eine Offerte bezüglich des **Ausbaues des bündnerischen Schmalspurbahnnetzes**, wonach die Frankfurter Baufirma Philipp Holzmann & Co. den Bau auszuführen hätte, während das Konsortium die Beschaffung der Gelder während der Bauzeit garantirt und die nach Fertigstellung und Eröffnung einer Bahnstrecke jeweils an die Firma Holzmann zu gewährenden Aktien und Obligationen übernimmt. Die Offerte hat zur Voraussetzung, dass der Bund eine Subvention von acht Millionen Franken gewährt und seitens der betheiligten Gemeinden und der Kantone für das Kilometer Bahnlänge 25 000 Franken Aktien gezeichnet werden.

— In den nächsten Tagen werden, wie der „B. B.-Ztg." aus Petersburg berichtet wird, die für die Nikolaibahn im Auslande bestellten Lokomotiven neuester Konstruktion ankommen, ver-

mittelst deren ein **Blitzzug zwischen Petersburg und Moskau** eingerichtet werden wird. Der Zug wird die ganze Fahrt in 8 Stunden zurücklegen, auf zwei, höchstens drei Zwischenstationen halten und einmal täglich kursiren, wobei die Züge um 8 Uhr Vormittags von den beiden Hauptstädten abgehen und um 4 Uhr Nachmittags ihre Bestimmungsorte erreichen. Dieser Blitzzug soll noch im laufenden Monat (November) eingeführt werden. — Noch eine andere wichtige Neuerung für die Nikolaibahn ist beschlossen, nämlich die Legung eines zweiten Geleises, mit der Ausführung dieses Beschlusses jedoch hat es noch seine guten Wege, denn sie soll erst nach Fertigstellung der sibirischen Eisenbahn begonnen werden.

— Vor einigen Tagen ist der regelmässige Personen- und Güterverkehr auf der **Verbindungsbahn zwischen den Stationen Pensa**, der Moskau-Kasan-Eisenbahn und Pensa, der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahn eröffnet worden.

— Eisenbahnbeamten-Dienst in Sibirien. Man preist es als Sieg der Kultur, dass nun auch Sibirien ein Schienenstrang durchzieht. Die Eisenbahnbeamten und Bediensteten haben aber, wie es scheint, hier ein recht gefährliches Stück Kulturarbeit zu verrichten. Es sollen nämlich die Sicherheitsverhältnisse auf der mittelsibirischen Eisenbahn zur Zeit sehr viel zu wünschen übrig lassen. Der Betriebschef dieser Strecke, Ingenieur Walujew, berichtet hierüber — wie die „Schweiz. Bahnen" mittheilen — folgendes: Die Bahn führt durch wüste Strecken, durch die Taiga (sibirischer Urwald), in welcher es von Vagabunden und flüchtig gewordenen Sträflingen wimmelt. Diese überfallen nicht nur die auf den Stationen stehenden Wagen, sondern auch Eisenbahnzüge, sobald diese bei Wegsteigungen ihren Gang verlangsamen müssen. Wiederholte Ueberfälle von Zügen, wobei die mit Beilen bewaffneten Verbrecher das Zugpersonal verwundeten, haben die Bahnverwaltung veranlasst, die Konduktenrbrigaden und Wächter mit Revolvern auszurüsten und mit den Administrativbehörden in Verbindung zu treten, damit auf den in der Taiga befindlichen Stationen das Polizeipersonal auf Kosten der Bahn vermehrt wird. Nur dank diesen Maassregeln haben sich die Ueberfälle auf Güterzüge vermindert und kürzlich ist selbst ein Ueberfall, den 10 bewaffnete Verbrecher zwischen den Stationen Kemtschup und Katscha auf einen Zug machten, von dem Zugpersonal zurückgeschlagen worden.

— Die **Insel Cypern** wird in nächster Zeit eine Eisenbahn bekommen, deren Bauplan bereits seit längerem der Bearbeitung unterliegt. Die Linie soll von Nikosia über Famagusta nach Larnaka führen. Damit würde einem längst gefühlten Bedürfnisse abgeholfen und die Hauptstadt mit dem Haupthandelsplatz der Insel verbunden. (Uhl. „Wchschr.")

— Aus Porto Alegre erhält die „Intern. Korresp." folgende Mittheilung: „Für die in Rio Grande do Sul lebenden Deutschen und besonders für die Entwickelung der deutschen Ackerbaukolonien dieses Staates wäre es von grösstem Vortheil, wenn der von der Regierung beschlossene **Bahnbau** von einer deutschen Gesellschaft ausgeführt würde. Es handelt sich hierbei zunächst um die Strecke **Hamburger Berg bis Caixas** als Fortsetzung der seit langem im Betriebe befindlichen Bahnstrecke von Porto Alegre nach Hamburger Berg. Das Fehlen der Fortsetzung dieser Strecke machte bisher jede weitere Ausdehnung des deutschen Ansiedelungsbezirkes nach Norden hin unmöglich, obgleich gerade in diesem Theile des Landes für die Kolonisation die besten Vorbedingungen geboten sind. Die Südhälfte Rio Grandes bildet bekanntlich eine zwar sehr fruchtbare, aber baumlose und vielen ungünstigen Einflüssen ausgesetzte Steppe, während die Nordhälfte gebirgig und mit reichstem Urwald bestanden ist. Die neue Eisenbahnlinie soll nun einen neuen Weg mitten durch dieses Gebiet erschliessen, weshalb es für das Deutschthum in Rio Grande von wesentlicher Bedeutung wäre, wenn die neue Bahn von deutschen Unternehmern gebaut würde. Der Antrag zur Uebernahme der Strecke bis Caixas ist jedoch bereits bis zum 31. Dezember d. J. an das ‚Staats-Centraldirektoriat der öffentlichen Arbeiten' zu Porto Alegre einzusenden."

— Wenn der staatliche Bahnbau und freigebigste Unterstützung der Handelsschifffahrt ein Land geschäftlich in die Höhe bringen können, dann muss Canada in der nächsten Zeit einen grossen wirthschaftlichen Aufschwung nehmen. Das gilt besonders für die maritimen und östlichen Provinzen der gewaltigen Kolonie Grossbritanniens. Der canadischen Pacifibahn und der Interkolonialbahn, die jetzt ein ununterbrochenes Stahlband bilden, das den atlantischen mit dem stillen Ozean verbindet, hat sich nun noch die **Transinsularbahn Neufundlands** angeschlossen, deren letzte Schienen vor einigen Wochen gelegt wurden. Dadurch werden die gesammten britischen Besitzungen in Nordamerika mit einander durch eine nur von der Strasse von Belle Isle, der Meerenge zwischen Neufundland und dem Festland, unterbrochene Bahnlinie verbunden. Die Transinsularbahn hat eine Gesammtlänge von 547 englischen Meilen, wozu noch 68 Meilen Zweigbahnen kommen. Die Kosten stellen sich auf mehr als neun Millionen, wozu für Stationsgebäude, Werfte und Frachtschuppen noch eine Ausgabe von einer halben Million Dollars kommt. Insgesammt kostet die Bahn der Kolonie also rund zehn Millionen Dollars, deren Verzinsung 350 000 D. jährlich beanspruchen wird. Das ist jedenfalls eine ziemlich grosse Last für eine Bevölkerung von nicht mehr als 200 000 Köpfen, die ausserdem schon eine Schuldenlast von rund zehn Millionen Dollars zu verzinsen hat und die in den letzten zehn Jahren, während die Bahn gebaut wurde, so gut wie keine Zunahme zu verzeichnen hatte. In einsichtsvollen Kreisen sieht man in der That auch der Zukunft mit bangen Sorgen entgegen. Es kann kaum ein Zweifel darüber herrschen, dass der Betrieb der Bahn nur mit Verlust möglich ist. Der Bau wurde in erster Linie gar nicht unternommen, weil er nothwendig für Handel und Verkehr war, sondern weil man Arbeit schaffen wollte für die Unbeschäftigten. Damals, als der Bau beschlossen wurde, erklärte man ganz offen, dass angesichts des Rückgangs der Fischerei der armen Bevölkerung ein neuer Erwerbszweig geschaffen werden müsse und dass gerade deshalb der Bahnbau nöthig sei. Wirklich hat auch dieser Bau seither jeden Sommer etwa dreitausend Menschen Beschäftigung gegeben, sodass der Arbeitsmarkt erleichtert wurde, aber jetzt, nachdem die Bahn vollendet ist, steht man vor derselben Aufgabe wie damals. In dem Bahnbetrieb können die Leute beim besten Willen nicht oder doch nur zum kleinsten Theil beschäftigt werden, und da man nicht immer Bahnen bauen kann, sind schon Befürchtungen einer Massenauswanderung laut geworden. Der Bahnbau hat also als Staatshilfe für die Arbeitslosen seinen Zweck nur sehr unvollkommen erfüllt und war gleichzeitig ein Schlag ins Wasser, wenn er einer Auswanderung derselben vorbeugen sollte. Als Mittel zur Hebung des Wohlstandes dürfte er sich als noch weniger geeignet erweisen. Während der nächsten sieben Jahre wird die Kolonie allerdings den Ausfall im Betrieb nicht zu decken haben, da der Bauunternehmer den Betrieb für diesen Zeitabschnitt selbst zu übernehmen hat gegen eine bedeutende Landschenkung. Aber schon jetzt hat man berechnet, dass nach sieben Jahren der jährliche Ausfall sich immer noch auf ungefähr 200 000 D. stellen wird. Bis dahin werden die 200 000 Bewohner Neufundlands also nur die 350 000 D. für Zinsen zu zahlen haben, nachher aber wahrscheinlich mehr als eine halbe Million jährlich. („Hamb. Korresp.")

— Den Plan, den **Erie- und Ontario-See** durch einen für grössere Schiffe befahrbaren **Kanal mit dem atlantischen Ozean** zu verbinden, soll sich nunmehr verwirklichen. Nach sorgfältigen Aufnahmen hat man sich für eine Linie entschieden, die von Tonawanda, nördlich von Buffalo, nach Wilson am Südufer des Ontario-Sees führt und dadurch, die Niagara-Fälle umgehend, den Erie-See mit dem letzteren verbindet. Bei Oswego beginnt der Kanal aufs neue und wendet sich dem Oneida-See zu, um nach dessen Durchschneidung sich nach dem Mohawkfluss hinzuziehen, der in den Hudson mündet und mit diesem die unmittelbare Verbindung mit dem atlantischen Ozean darstellt. Thatsächlich folgt von Oswego aus der Kanal denselben Weg, auf den vor Zeiten die Wasser der grossen Binnenseen zum atlantischen Ozean flossen, lange bevor der heutige St. Lorenzstrom, der zuletzt die Abflussrinne der grossen Binnenseen darstellt, entstand. Die Gesammtkosten des neuen Schiffskanals, der überall mindestens 8 m tief sein soll, sind auf 88 000 000 D. veranschlagt.

— Im Auftrage der **japanischen Staatsbahnverwaltung** sind zwei höhere Funktionäre — die Ingenieure Dr. Hata und Dr. Oka — vor einigen Tagen in Berlin eingetroffen. Dieselben beabsichtigen, verschiedene Neuerungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens kennen zu lernen.

— Ueber die Eröffnung der **Betschuanaland-Eisenbahn**, die durch Betschuanaland nach Buluwayo geht, haben wir in No. 87 dieses Blattes berichtet. Die Münchener „Allgm. Ztg." knüpft an diese Eröffnung folgende interessante Mittheilungen:

Damit ist eine direkte Eisenbahnverbindung von der Capstadt nach Buluwayo zustande gekommen, und beide Orte sind nur noch 90 Stunden von einander entfernt. Später gedenkt man durch Beschleunigung der Fahrt diese Zeit auf 70 Stunden zu kürzen. Die Reise von London nach Buluwayo wird mit den Schnelldampfern von Southampton nach dem Cap und vom Cap nach dem Endziel in 20 Tagen möglich. Die Entfernung von der Capstadt über Kimberley nach Mafeking beträgt 1401 km; die neue, von der Betschuanaland Railway Company angelegte Strecke nach Buluwayo beträgt 931 km und die Anlage erforderte nur 18 Monate; seit Jahresfrist wurde die Anlage so rasch gefördert, dass 1 Meile (1 609 m) auf den Tag kam.

Die Engländer haben alle Ursache, stolz auf dieses neue

Werk zur Erschliessung Afrikas zu sein. Vor zehn Jahren war das nördliche Betschuanaland noch in der Barbarei, heute ist es von etwa 7000 Weissen bewohnt, und andere haben bloss die Vollendung der neuen Bahnstrecke abgewartet, um dorthin ihr Glück suchen zu gehen. Viele werden es finden. Mag auch der Reichthum an Gold nicht genau zu ermessen sein, das Land ist reich an Mineralien überhaupt, es ist namentlich auch Steinkohle, und zwar an der Bahnstrecke selbst vorhanden, und was das Gold betrifft, so wird von dem Bergbau eine grosse Ausdehnung erwartet, sobald die Industrie die nöthigen Stampfmaschinen leicht erhalten kann. Aber auch die Landwirthschaft verspricht reichen Ertrag, denn Klima und Boden sind in jeder Beziehung günstig. Cecil Rhodes, den wir diesmal nicht als Störenfried, sondern als Kulturpionier erwähnen können, hat persönlich grössere Bewässerungsversuche angestellt, deren Ergebnisse sich bald ausweisen werden. Merinoschafe und Angoraziegen sind eingeführt worden und werden wohl gut fortkommen. Dabei ist zu erwägen, dass die ganze Erschliessungsarbeit, auch der Bahnbau, vor sich ging, während das Land von zwei Kriegen, von der Rinderpest und Hungersnoth heimgesucht wurde.

Die Bahnanlage wurde 1888 erwogen, im folgenden Jahre erhielt Cecil Rhodes von der britischen Regierung seinen Freibrief für das heute nach ihm benannte nördliche Betschuanaland, und nachdem 1895 die Regierung vom Cap die von der britischen Südafrika-Gesellschaft oder Chartered Company angelegte Bahn nach Vryburg im südlichen Betschuanalande übernommen hatte, wurde die Fortführung nach Buluwayo beschlossen. Sie ist vorderhand mit leichten Schienen versehen, der Unterbau jedoch ist so fest, dass die Anlage zur Vollbahn umgewandelt werden kann, wie dies z. B. auch bei der Kongobahn der Fall ist. Das Gelände bot übrigens keine Schwierigkeiten. Die Eisenbahngesellschaft — Rhodes, Beit, Maguire und Shields bilden den Aufsichtsrath — hat ein Kapital von 2 000 000 fünfprozentiger Schuldverschreibungen aufgelegt, aber nicht ganz begeben, und auf den Bahnbau 1 850 000 Pfund Sterling, rund 37 500 000 ℳ oder 428 000 Pfund Sterling auf das Kilometer ausgeben. Die Chartered Company bietet Zinsgewähr, die Regierung von Rhodesia einen jährlichen Zuschuss von 10 000 Pfund und die Reichsregierung einen solchen von 20 000 Pfund. Der weitere Ertrag von 70 000 Pfund für die Verzinsung scheint gesichert. Dass eine Fortsetzung bis zum Sambesi schon jetzt ins Auge gefasst wird, nimmt nicht wunder; denn der Traum, die Bahn weiter nach Norden zu führen, vom Sambesi nach der Aequatorialkolonie und vielleicht einst nach Aegypten, kehrt bei den britischen Kolonialmännern jede Nacht wieder.

Im Juli d. J. sind die Strecken Nagasaki - Nagayo und Haiki - Takeo der **Kiushin-Eisenbahn in Japan** dem Verkehr übergeben worden. Damit ist eine Eisenbahnverbindung zwischen Nagasaki und Moji insoweit hergestellt, als bis zur Vollendung der Eisenbahn zwischen Haiki und Nagayo der Verkehr zwischen diesen beiden Punkten durch kleine Dampfer, die in beiden Richtungen täglich sechsmal im Anschluss an die Hauptzüge den Golf von Omura durchkreuzen, vermittelt wird; die Seestrecke beträgt etwa 25 km.

Allgemeines.

— Ueber einen neuen **Rekord im Eisenbahnverkehr** berichtet die New-Yorker „Science". Der Vizepräsident der Eisenbahnlinie, die den Ort Camden im Staate New-Jersey am Flusse Delaware, Philadelphia gegenüber, mit Atlantic City verbindet, hat einem Zugführer Namens Fahl in einem Schreiben die besondere Anerkennung der Eisenbahngesellschaft über die Leistung des von diesem Maschinisten geleiteten Zuges ausgesprochen. Es heisst in dem Schreiben: Der Zugrekord zeigt, dass während der 52 Tage, an denen der Zug verkehrte (vom 2. Juli bis 31. August) durchschnittlich 48 Minuten für die genannte Strecke gebraucht wurden, was einer gleichmässigen Geschwindigkeit von 69 englischen Meilen (110,4 Kilometer) von Abfahrt bis Ankunft entspricht. Ich glaube, diese Leistung steht in der Geschichte des Eisenbahndienstes im In- und Auslande einzig da; die Verwaltung kann darauf stolz sein." Die Entfernung zwischen Camden und Atlantic City beträgt 55½ englische Meilen (88,8 Kilometer), und der Zug bestand aus fünf bis sechs Wagen. Die Abfahrt erfolgte stets etwas nach der festgesetzten Zeit, und trotzdem erfolgte die Ankunft regelmässig vor der festgesetzten Zeit, so dass die Strecke im Mittel um vier Minuten schneller zurückgelegt wurde, als der Fahrplan vorschrieb." Sollte sich diese Mittheilung bewahrheiten, so würde sie beweisen, dass im amerikanischen Eisenbahndienst noch unglaubliche Dinge vorkommen. In Deutschland hätte der betreffende Führer nicht ein Anerkennungsschreiben, sondern vermuthlich — mit Fug und Recht — seine Entlassung erhalten.

— Ueber einen **beschlagnahmten Eisenbahnzug** berichtet der „Hamburger Korrespondent": Ein Schwiegersohn, der durch seinen Schwiegervater einen Eisenbahnzug mit Beschlag belegen lässt, ist keine alltägliche Erscheinung. Die Geschichte ist im französischen Departement Lot passirt. Ein Herr Arnaudet hatte in Lexos einen Zug bestiegen und als Gepäck einen für seinen Schwiegervater bestimmten Korb mit Gemüse, Bohnen, Pflaumen usw. aufgegeben. Dieser Schwiegervater ist Friedensrichter in Cordes. Hier aussteigend findet der Schwiegersohn, dass man den Korb in falscher Richtung befördert hatte. Da der Korb nun einmal fort war, brachte Arnaudet, der die angebotene Entschädigung von 3 Frcs. nicht annahm, die Sache vor seinen mitinteressirten Schwiegervater - Friedensrichter, und dieser verurtheilte die Bahngesellschaft zu 35 Francs Schadenersatz. Das Urtheil war vorläufig vollstreckbar, und ein Gerichtsvollzieher trat am anderen Morgen auf dem Bahnhofe in Vindras an. Der Stationsvorsteher erklärte, er habe keine Weisung, den geforderten Betrag zu zahlen, und verweigerte die Zahlung, da ja die Gesellschaft gegen das Urtheil Einspruch erheben werde. In diesem Augenblick kam ein Güterzug an, und der Gerichtsbeamte beschlagnahmte denselben. „Wir haben", so heisst es in seinem Berichte, „die Lokomotive, den Tender und die Wagen unter die Hand des Gesetzes und der Justiz gebracht, damit sie in Form Rechtens verkauft werden, und haben vom Stationsvorsteher einen Wächter für die beschlagnahmten Gegenstände verlangt. Der Stationsvorsteher hat sich selbst als Wächter angeboten." Nach Erledigung dieser Förmlichkeit — fuhr der Zug unter dem Gelächter der Beamten aus dem Bahnhof hinaus! — Diese Beschlagnahme hat Schule gemacht. Auf der äusseren Pariser Ringbahn ist soeben etwas Aehnliches passirt. Als ein Zug von Argenteuil nach Versailles fahren sollte, erschien ein Gerichtsvollzieher, stellte sich an die Lokomotive und erklärte dem verblüfften Lokomotivführer, dass er seine Lokomotive mit Beschlag belege. Das Vorgehen beruhte auf einem Urtheil des Gerichts zu Versailles, gegen welches die Gesellschaft keine Berufung eingelegt hatte, und das Urtheil war erzielt worden von einem Fabrikanten in Argenteuil wegen eines Schadenersatzes dafür, dass die Bahn ihm nicht zur rechten Zeit einen Waggon gestellt hatte. Der Bahnhofsvorsteher und die anderen Beamten protestirten. „Die Lokomotive gehört ja gar nicht unserer Gesellschaft, sie ist von der Westbahn!" Ein Augenblick der Verblüffung des Gerichtsvollziehers, dann seine Frage: „Aber was gehört denn Ihrer Gesellschaft?" — „Je nun, ich und die anderen Beamten," erwiderte der Bahnhofsvorsteher ironisch. „Gut, so pfände ich Ihre da an der Wand hängenden Uniformen." Und triumphirend bemächtigte sich der Gerichtsvollzieher der Kleidungsstücke.

— **Die erste Dampfpfeife.** Es war im Jahre 1833, als in England auf der Eisenbahn von Leicester nach Swamington eine Lokomotive einen mit einem Pferde bespannten Karren, der mit Butter und Eier beladen nach dem Markte von Leicester auf dem Wege war, umstürzte und völlig zertrümmerte. Der Lokomotivführer verfügte damals nur über ein umgehängtes Horn, mit dem er auch den Rosselenker auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen versucht hatte. Leider aber war der schwache Warnungsruf zu dessen Ohren nicht gedrungen, so dass der Unfall unvermeidlich blieb. Dieser erste Unglücksfall auf der Eisenbahn erregte gewaltiges Aufsehen, weshalb sich der Direktor der Bahn genöthigt sah, über diese fatale Geschichte an demselben Tage noch mit George Stephenson Rücksprache zu nehmen. Während der Verhandlung kam der Direktor auf den Gedanken, an der Maschine ein hornartiges Instrument anzubringen, das durch Dampf in Thätigkeit gesetzt werden könnte. Stephenson erklärte sich bereit, unverzüglich zur Ausführung eines Versuches zu schreiten. Ein englischer Fabrikant musikalischer Instrumente stellte das Versuchsobjekt her und die erste Probe fiel so günstig aus, dass der Verwaltungsrath der Bahn beschloss, an allen Lokomotiven der Gesellschaft derartige Instrumente anzubringen. Bald darauf erschien in England eine Verordnung, welche die Indienststellung aller Maschinen, die nicht mit einer Dampftrompete ausgestattet waren, streng untersagte. Denn thatsächlich handelte es sich damals mehr um eine Art Trompete, als um die eigentliche, wegen ihrer höheren Tonlage weiter dringende Pfeife. Doch dauerte es nicht lange, bis die gegenwärtige Dampfpfeife die Stelle des früheren Instruments einnahm. („Schweiz. Bahnen".)

— Ueber **elektrischen Betrieb für Schiffe** mittels Akkumulatoren haben wir in No. 87 dieses Blattes berichtet. In interessirten Kreisen Frankreichs wird derzeit die Frage ventilirt, bei allen Flüssen mit regulirten Ufern und insbesondere bei Schifffahrtskanälen an Stelle der derzeitigen Remorquirung von Schiffen stromaufwärts durch Pferde die elektrische Kraft in Anwendung zu bringen, wie dies bereits im Kanal de Bour-

goigne der Fall ist. Die in Aussicht genommene Maschine, ein verbessertes System der beim Burgunder Kanal bereits seit Längerem in Verwendung stehenden Maschine, ist eigentlich ein mit drei schweren breitfelgigen Rädern ausgestattetes Tricycle, auf dem ein Sitz für den Lenker angebracht ist. Dieser am sogenannten Treppelwege (dem mit dem Flusse parallel laufenden Pferdesteige) verkehrende Motorwagen, an welchem das zu remorquirende Schiff angekoppelt und der gleich einem Tramwaywagen mit einer längs des Flusses oder Kanales aufgestellten elektrischen Hochleitung durch einen Leitungsdraht verbunden ist, ersetzt nun den Pferdezug, und zwar um so vortheilhafter, als hiermit eine letzterem gegenüber mindestens dreifache Verkehrsschnelligkeit (3—4 km in der Stunde) erzielt werden kann. Die Anwendung der elektrischen Kraft ist auch für den Betrieb der Kettenschifffahrt in Aussicht genommen. In beiden Fällen hat die Einführung der Elektrizität als Motor dort am meisten Aussicht auf Erfolg, wo die Stromgefällsverhältnisse, eventuell Wasserfälle es gestatten, die vom eigenen Flusse gebotene Wasserkraft zum Betriebe der Dynamomaschinen nutzbar zu machen.

— Zur Beurtheilung der Entwickelung und des gegenwärtigen Standes der **amerikanischen Papierindustrie** theilt das „Handelsmuseum" folgende interessante Daten mit: Der amtliche Censusbericht vom Jahre 1890 veranschlagt die Anzahl der damals in den Vereinigten Staaten bestehenden Papierfabriken auf 567, das Betriebskapital derselben auf 82 374 099 D., die Arbeiterzahl auf 29 568, den jährlichen Rohstoffverbrauch auf 42 223 314 D. und den Werth der Produktion auf 74 309 388 D. das Jahr. Bei vergleichsweiser Heranziehung der Censustabellen für das Jahr 1880 ergibt sich, dass seit dem letzteren und bis zu dem ersteren Jahre die Anzahl der Fabriken, vermuthlich infolge von Konzentrirung des Betriebes, um etwa 125 ab-, der Werth der Produktion dagegen um 20 000 000 D. zugenommen hat. Die grösste Anzahl von Fabriken hatten im Jahre 1890 die Staaten New-York (128), Massachusetts (85) und Pennsylvanien (72); doch wies der an zweiter Stelle genannte Staat nach jeder anderen bei Bemessung seiner Bedeutung für die Papierindustrie in Betracht kommenden Richtung höhere Zahlen auf als irgend ein anderer Staat der Union. Die bei Gelegenheit der letzten Generalversammlung des Vereines amerikanischer Papierfabrikanten zur Verlesung gelangten Einzelberichte der verschiedenen Ausschüsse des Bundes lassen deutlich erkennen, dass die Rentabilität dieses wie fast jeden anderen Zweiges der nordamerikanischen Industrie im Zusammenhange mit der jüngsten Krise und der auch auf diesem Gebiete offenbar noch immer bestehenden Ueberproduktion, trotz fortgesetzter und erfolgreicher Anstrengungen in technischer Beziehung Verbesserungen einzuführen, in den letzten Jahren und namentlich wieder im Jahre 1896 sehr zurückgegangen ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. priv. böhmische Nordbahn. Am 10. November l. J. ist auch in der Strecke Bodenbach-Tetschen sowie auf dem Elbeumschlagplatze in Tetschen-Bodenbach der Gesammtverkehr unbeschränkt wieder aufgenommen worden.

Es sind somit alle durch die Hochwasserkatastrophe vom 30. Juli l. J. auf den Strecken der Böhmischen Nordbahn hervorgerufenen Betriebsstörungen wieder zur Gänze behoben. (2516)

Prag, den 9. November 1897.

2. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz Marten-Erbach i. Odenw. von 0,64 ℳ auf 0,86 ℳ für 100 kg berichtigt. (2517)

Essen, den 8. November 1897.

Namens der betheiligten Verwaltungen, königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Verkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Beförderung von Eilstückgütern von den Stationen Lüneburg, Stelle, Winsen und Wulfsen nach Berlin (Hambg. und Lehrter Bhf.), welche mit der Frachtbriefvorschrift „über Büchen bezw. Lüneburg-Büchen" aufgeliefert werden, direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft geben. (2518)

Hannover, den 9. November 1897.

Königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-Ostpreussischer Verkehr über Grajewo. Ausnahmetarif 7 für Getreide etc. Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 7 für die Beförderung von Getreide etc. von russischen Stationen über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel vom 20. März/1. April 1895 nebst Nachträgen wird bis 1./13. Dezember d. J. verlängert. (H.&V.)

Direktion (2519)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Magdeburg - Halle - sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 15. d. Mts. werden die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen für die Station Gross-Köris des Direktionsbezirks Halle um je 3 km herabgesetzt. (5220)

Dresden, den 8. November 1897.

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Am 15. d. Mts. treten für die direkte Beförderung eiserner Maschinen und Maschinentheile die nachverzeichneten Frachtsätze in Kraft:

Zwischen Töss und	Stückgut	in Wagenladungen von mindestens 5 000 kg	10 000 kg
		oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen	
	Cents für 100 kg		
Scharfenstein	652	475	433
Wolkenstein	642	475	429

Dresden, am 5. November 1897. (2521)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif V, Gütertarif für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen, Mitteldeutscher und westdeutscher Privatbahn - Gütertarif, Heft 3 bezw. 2, Militärbahn - Staatsbahntarif, rheinisch - westfälisch - mitteldeutscher Staatsbahn - Kohlentarif, Staatsbahn-Vieh etc.-Tarif. Mit dem noch besonders bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung der an der Neubaustrecke Corbetha-Deuben gelegenen Stationen Dehlitz (Saale), Rippach-Poserna Webau, Hohenmölsen und Werschen werden dieselben in die oben bezeichneten Tarife einbezogen. Die vorgenannten Stationen erhalten sämmtlich die Befugniss zur Abfertigung von Eil-, Frachtstück- und Wagenladungsgütern sowie von lebenden Thieren. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf allen Stationen ausgeschlossen.

Bis zur Herausgabe von Nachträgen zu den vorbezeichneten Tarifen werden demnächst der Frachtberechnung die Entfernungen der Stationen Corbetha bezw. Deuben unter Anstoss folgender Entfernungen:

	Corbetha	Deuben
Dehlitz (Saale) .	6 km	18 km
Rippach-Poserna	9 „	15 „
Webau	14 „	11 „
Hohenmölsen . .	17 „	8 „
Werschen . . .	21 „	4 „

zu Grunde gelegt, wobei die sich jeweilig ergebenden niedrigsten Gesammtentfernungen zur Anwendung kommen.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Corbetha - Deuben wird gleichzeitig die Entfernung für die Stationsverbindung Corbetha-Deuben auf 24 km herabgesetzt. Ferner werden die Stationen Webau und Werschen vom gleichen Tage an in den Ausnahmetarif 6 b für Brennstoffe einbezogen.

Erfurt, den 8. November 1897. (2522)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

Deutsch - niederländischer Verband. Vom 15. November d. J. wird der Artikel „Erze, auch aufbereitete usw., wie im Spezialtarif III genannt" in den in den Heften 1 bis 4 des Verbands-Gütertarifs bestehenden Ausnahmetarif R für Düngemittel usw. aufgenommen. Vom gleichen Zeitpunkte ab wird der im Tarifhefte 5 enthaltene Ausnahmetarif für Düngemittel usw., vom 1. März 1892, aufgehoben und der Ausnahmetarif R für Düngemittel usw., wie er in

den Tarifheften 1 bis 4 vorgesehen ist, auf den Verkehr mit sächsischen Stationen sowie mit Station Reichenberg (süd-norddeutsche Verb.) (Heft 5) ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 9. Nov. 1897. (2523)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-russischer Getreide- usw. Verkehr über Wirballen. Der seit dem 20. März alten/1. April neuen Stils 1895 bestehende direkte deutsch-russische Ausnahmetarif 7, Theil I nebst den Nachträgen I bis VII (einschliesslich der durch Bekanntmachung vom 4. Juni d. J. eingeführten Frachtsätze), gültig für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Malz, Malzkeime, Mehl, Mühlenfabrikate, Kleie und Oelkuchen von russischen Stationen nach Königsberg, Memel und Pillau über Wirballen, tritt nicht, wie von uns unterm 17. September d. J. veröffentlicht wurde, am 1./13. November alten/neuen Stils 1897 ausser Kraft, sondern gilt noch bis zum 1./13. Dezember alten/neuen Stils 1897.

Bromberg, den 9. November 1897. (2524)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. November 1897 tritt zum badischen Gütertarif Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält die seit Erscheinen des III. Nachtrags bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen sowie ermässigte Frachtsätze für rohe Kalksteine zwischen Eschelbronn, Steinsfurth und Zuzenhausen einerseits und Neckarau anderseits. Ferner wird die Station Ringsheim in den Ausnahmetarif Nr. 10 für Petroleum aufgenommen und das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 1b durch die Aufnahme von Gerüststangen und jenes des Ausnahmetarifs Nr. 17 durch die Aufnahme von Torfstreu und Torfmull ergänzt. Ausserdem werden durch den Nachtrag folgende Ausnahmetarife eingeführt:

Nr. 29 für Holzstoff und Holzzellstoff,
Nr. 30 für Steinkohlen deutscher Herkunft und
Nr. 31 für Kartoffelstärkefabrikate.

Es wird besonders darauf hingewiesen, dass Ausnahmetarif Nr. 30 für Steinkohlen erst am 1. Januar 1898 in Kraft tritt.

Karlsruhe, den 5. November 1897. (2525.)
Generaldirektion.

Am 15. November d. J. wird zum **belgisch-südwestdeutschen Tarifheft 2a** der I. Nachtrag, enthaltend Ergänzungen der westschweizerischen Ausnahmetarife, eingeführt.

Strassburg, 3. November 1897. (2526)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Mit dem 1. Januar 1898 tritt an Stelle des norddeutschen Gütertarifes mit Galizien und der Bukowina, Heft 2 vom 15. Mai 1896 ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze sowie neu einbezogene Stationen.

Abzüge des neuen Tarifes sind auf den Verbandstationen zum Preise von 50 ₰ zu haben.

Breslau, im November 1897. (2527)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preussischen und grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, mitteldeutscher und westdeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 3 bezw. 2, rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlentarif, Militärbahn-Staatsbahntarif, Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif. Mit dem noch besonders bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung der Strecken Kühnhausen-Döllstädt und Gräfentonna-Langensalza werden die Stationen Kühnhausen — zwischen Gispersleben und Walschleben, an der Strecke Erfurt-Nordhausen gelegen —, Elxleben, Witterda und Dachwig in die obenbezeichneten Tarife einbezogen.

Die genannten Stationen erhalten sämmtlich die Befugniss zur Abfertigung von Eil-, Frachtstück- und Wagenladungsgütern sowie von lebenden Thieren. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf allen Stationen ausgeschlossen; nur auf den Stationen Elxleben und Dachwig ist die Abfertigung von Fahrzeugen, soweit sie durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können, zulässig.

Bis zum Erscheinen von Nachträgen zu den voraufgeführten Tarifen werden demnächst der Frachtberechnung die Entfernungen der Stationen Gispersleben, Walschleben, Ballstädt bezw. Langensalza unter Anstoss folgender Entfernungen:

	Gispersleben	Walschleben	Ballstädt	Langensalza
Kühnhausen . .	3	4	26	28
Elxleben . . .	5	7	24	25
Witterda . . .	10	11	19	20
Dachwig . . .	13	15	16	17

zu Grunde gelegt, wobei die sich jeweilig ergebenden niedrigsten Gesammtentfernungen zur Anwendung kommen.

Soweit sich durch die Eröffnung der vorgenannten Strecken für die Stationen

	Burgtonna	Gräfentonna	Döllstädt	Herbsleben	Tennstedt
	unter Zugrundelegung der Entfernungen der Stationen				
Langensalza zuzüglich . bezw.	11 km	8 km	14 km	18 km	23 km
Walschleben „ . bezw.	28 „	24 „	18 „	23 „	28 „
Gispersleben „ .	26 „	23 „	17 „	21 „	26 „

niedrigere Entfernungen als die bisherigen ergeben, gelten diese fortan.

Erfurt, den 8. November 1897. (2528)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband. Am 15. November 1897 gelangt zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband der Nachtrag VIII zur Einführung. Neben mehrfachen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers sowie der Vorbemerkungen zu demselben und der Ausnahmetarife, welche theils früher schon veröffentlicht worden sind, enthält der Nachtrag:

a) Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Bernterode des Direktionsbezirks Cassel und Zwötzen, preuss. Staatsb. des Direktionsbezirks Erfurt;
b) anderweite, mit der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Kühnhausen-Langensalza Gültigkeit erlangende Entfernungen für die Stationen Ballstädt b/Gotha, Burgtonna, Dachrieden, Döllstädt, Gräfentonna, Grossengottern, Herbsleben, Langensalza, Mühlhausen (Thür.) preuss. Staatsb., Seebach b/Gotha und Tennstedt des Direktionsbezirks Erfurt;
c) neue mit der Eröffnung des Betriebes auf den Strecken Kühnhausen-Langensalza und Corbetha-Deuben in Kraft tretende Entfernungen für die Stationen Dachwig, Elxleben, Kühnhausen und Witterda, sowie für Dehlitz (Saale), Hohenmölsen, Rippach-Poserna, Webau und Werschen des Direktionsbezirks Erfurt und
d) neue Entfernungen für die Station Oberweimar des Direktionsbezirks Erfurt, welche ebenfalls erst mit der Eröffnung dieser Station Gültigkeit erlangen.

Die Betriebseröffnung zu b—d wird noch besonders veröffentlicht werden.

Die vereinzelt eintretenden unerheblichen Frachterhöhungen treten erst am 1. Januar 1898 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 8. November 1897. (2529)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Expressgut-Verkehr. Die mit unserer Bekanntmachung vom 16. September 1897 veröffentlichte Zusatzbestimmung zu Abschnitt IV der Expressgut-Tarife der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen tritt bezüglich des Verkehrs mit den württembergischen Staatsbahnen erst am 1. Dezember l. J. in Kraft.

Darmstadt, den 9. November 1897. (2530)
Direktion der Main-Neckarbahn,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif. Am 15. November d. J. erscheint zum Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarif der Nachtrag II. Derselbe enthält ausser bereits bekannt gemachten Tarifänderungen Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, neue Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Glatz-Seitenberg a. d. Biele, sowie für die Haltestellen Korsens, Rosen, Rüstern und Warkotsch der Direktionsbezirke Breslau und Posen, Entfernungen für die Neubaustrecke Stettin-Jasenitz und für die Haltestelle Altwieck des Direktionsbezirks Stettin, ferner Ausnahmesätze für Holz, Eisen und Schiffsbaueisen im Verkehr mit den Stationen Grabow a. O., Kratzwiek, Vulkan-Bredow und Züllchow der Strecke Stettin-Jasenitz. Des weiteren enthält der neue Nachtrag die in den Ausnahmetarif 4a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen neu einbezogenen Versandstationen Eisersdorf und Kunzendorf a. d. Biele sowie sonstige minder wichtige Aenderungen und Berichtigungen. Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke

Stettin-Jasenitz und für die Haltestelle Altwieck gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung ab.

Abdrücke des Nachtrages II sind bei den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0,30 ℳ für das Stück zu haben.

Breslau, den 6. November 1897. (2531)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. wird in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) des Nord-Ostsee-Verbands-Gütertarifs unter Ziffer 8 der Artikel „Erze, auch aufbereitete, usw., wie im Spezialtarif III genannt" mit den für Erde usw. unter a der Anwendungsbedingungen vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen aufgenommen.

Altona, den 8. November 1897. (2532)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband. Für den Verkehr zwischen den badischen Stationen Beringen, Gottmadingen, Neunkirch, Thaingen, Thalmühle und Wilchingen einerseits und den schweizerischen Stationen Altenburg-Rheinau, Jestetten, Lottstetten, Neuhausen N. O. B. und Rafz anderseits treten mit dem 20. November l. J. direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 9. November 1897. (2533)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband. Die Station Rheinhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln wird mit Gültigkeit vom 19. November alten/1. Dezember neuen Stils 1897 in den Theil III A des deutsch-russischen Gütertarifs mit Frachtsätzen für den Ausnahmetarif I, 1. bis 3. Kategorie, aufgenommen, über deren Höhe die Verbandstationen auf Befragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 9. November 1897. (2534)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Im Heft 5 des Ausnahmetarifs 6 für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom 1. Mai d. J. werden die Frachtsätze von den Stationen Herzogenrath, Horrem, Kalscheuren, Kierberg, Köln-Ehrenfeld und Liblar des Bezirks Köln nach den Stationen Marbach an der Lauter und Marbach a. Neckar berichtigt und zwar soweit Frachterhöhungen eintreten mit Gültigkeit vom 25. Dezember d. J. ab.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Essen, den 10. November 1897. (2535)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. (Ausgabe der Nachträge IX zum Tarifheft 3 und VI zum Tarifheft 4.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 treten die Nachträge IX zum Verbands-Güter-Tarife Theil II, Heft 3, und VI zum Seehafen-Ausnahme-Tarife Theil II, Heft 4 in Kraft.

Der Nachtrag IX zum Tarifheft 3 enthält: Die Berichtigung resp. Erhöhung einzelner Frachtsätze, eine Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen", eine Ergänzung der Bestimmungen für den Güter-Verkehr mit der Station Pozsony dynamitgyár (Pressburg Dynamitfabrik), die Erweiterung des Ausnahme-Tarifes Nr. 3 durch Aufnahme der Station Poprád-Felka; eine Aenderung der Nomenklatur des Ausnahme-Tarifes Nr. 8; theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahme-Tarifes Nr. 14; die Aenderung bezw. Erweiterung des Ausnahme-Tarifes Nr. 26; einen neuen Ausnahme-Tarif (Nr. 28) für Eisen und Stahl etc. bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg und die Aenderung von Stationsnamen.

Der Nachtrag VI zum Tarifheft 4 enthält: eine theilweise Aenderung und Ergänzung des alphabetischen Waarenverzeichnisses; die Aufnahme der Verrechnungsstelle Pozsony dynamitgyár (Pressburg Dynamitfabrik) in den Tarif; eine Aenderung des Ausnahme-Tarifes Nr. 4; theils erhöhte, theils ermässigte Ausnahmesätze für Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten und die Aenderung, bezw. Erweiterung des Ausnahme-Tarifes Nr. 16.

Ausserdem enthalten beide Nachträge geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Lübeck und eine Berichtigung und Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieser Nachträge werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 5 kr. ö. W. = 10 ₰ erhältlich sein.

Wien, den 7. November 1897. (2536)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafen-Verband. Verkehr mit Oesterreich. (Ausgabe der Nachträge IX zum Tarifheft 1 und VII zum Tarifheft 2.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 tritt Nachtrag IX zum Verbands-Güter-Tarif Theil II, Heft 1 und Nachtrag VII zum Seehafen-Ausnahme-Tarif Theil II, Heft 2 in Kraft.

Der Nachtrag IX zum Tarifheft 1 enthält: Eine Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen". Eine theilweise Aenderung resp. Erhöhung der Frachtsätze für Wien etc., Klein-Schwechat, Schwechat-Kledering und Simmering. Frachtsätze des Spezial-Tarifes III für den Verkehr mit der Station Staab, die Erweiterung des Ausnahme-Tarifes Nr. 3, 4, 26 und 40 durch Einbeziehung neuer Stationen. Eine Aenderung des Ausnahme-Tarifes Nr. 16, sowie eine Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahme-Tarifes Nr. 16 I B. Die Aenderung der Ausnahme-Tarife Nr. 20 und 32. Eine Erweiterung und theilweise Aenderung des Ausnahme-Tarifes Nr. 43. Zwei neue Ausnahme-Tarife u. z. Nr. 48 (für Holzzellstoff etc.) und Nr 49 (für Korkabfälle). Die Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahme-Tarifes Nr. 24 A für die Stationen Görkau, Hennersdorf und Udwitz-Görkau und die Berichtigung (theils Erhöhung, theils Ermässigung) von Frachtsätzen.

Der Nachtrag VII zum Tarifheft 2 enthält nebst Berichtigungen, die Aufnahme der Station Budweis in den Ausnahme-Tarif Nr. 3, dann theilweise geänderte Frachtsätze der Ausnahme-Tarife Nr. 5 und Nr 6 und Ausnahmefrachtsätze für rohe Baumwolle, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten.

Ausserdem enthalten beide Nachträge geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Lübeck; die Aufnahme der Station Pilsen-Skodawerke in den Tarif; die theilweise Aenderung, bezw. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der Ausnahme-Tarife; die Aenderung von Stationsbenennungen und endlich eine Ergänzung des Kilometerzeigers. Exemplare dieser Nachträge werden s. Z. bei den betheiligten Verwaltungen zu erhalten sein. (2537)

Wien, den 7. November 1897.
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. Januar 1898 tritt ein neuer Tarif, Theil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der österr. Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn in Kraft, durch welchen der bisher bestandene bezügliche Tarif vom 1. August 1883 sammt Nachträgen I A bis IV A ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält ausser den normalen Tarifsätzen noch besondere Bestimmungen über das Lagergeld und die Auf- und Ablegegebühr, Ergänzungen und Waarenklassifikation, ferner Ausnahmetarife für verschiedene Artikel, Spezialbestimmungen für die Güterüberführung in Wien, Aussig, Korneuburg, Tetschen, Nimburg und Prag (Hafen in Karolinenthal) und einen Anhang, enthaltend Frachtermässigungen für einzelne Artikel und Relationen.

Der neue Tarif kann zum Preise von 5 Kronen pro Stück sowohl in den gesellschaftlichen Stationen, als auch bei der unterzeichneten Direktion in Bestellung gebracht werden.

Wien, am 5. November 1897. (2538)
Die Direktion
der k. k. priv. österreich. Nordwestbahn
und süd-norddeutschen Verbindungsbahn.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. November d. J. werden die an der Bahnstrecke Berlin-Cottbus gelegenen Haltepunkte Lubolz, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, und Schönewalde, welcher bisher nur dem Personen- und Stückgutverkehr diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet.

Halle a/Saale, den 8. Nov. 1897. (2539)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4 Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn, Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben, k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn, Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg, Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg, Lokalbahn Cilli-Wöllan. Aufhebung bestehender und Einführung neuer Personentarife. Mit 1. Januar 1898 treten folgende Tarife und Tarifnachträge ausser Wirksamkeit:

Tarif, Theil I, Reglementarische Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, gültig vom 1. April 1893, nebst dem hierzu gehörigen Nachtrag I;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf sämmtlichen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, gültig

vom 1. April 1893, nebst den hierzu gehörigen Nachträgen I—IV;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den Linien der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn, gültig vom 1. April 1893, nebst den hierzu gehörigen Nachträgen I—III;

Tarife der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für die Linie Liesing-Kaltenleutgeben, gültig vom 18. August 1883, nebst den hierzu gehörigen Nachträgen I—VIII;

Ausnahmetarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden (als Gepäck) auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, gültig vom 1. Januar 1891, nebst den hierzu gehörigen Nachträgen I—IV;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg, gültig vom 1. April 1893, sammt den hierzu gehörigen Nachträgen I—III;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg, gültig vom 1. April 1893, nebst dem hierzu gehörigen Nachtrag I;

Tarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtentransport auf der Lokalbahn Cilli-Wöllan, gültig vom Tage der Betriebseröffnung, nebst den hierzu gehörigen Nachträgen I—V;

die Tarif- und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten (Tourkarten, sowie Tour- und Retourkarten) zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, dann der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg einerseits und Stationen der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg andererseits, gültig vom 1. Februar 1891, nebst dem hierzu gehörigen Nachtrag I;

endlich die Fahrpreis- und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn andererseits, gültig vom 1. Dezember 1896.

Hierfür gelangen mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 folgende Tarife, bezw. folgender Tarifnachtrag zur Einführung:

Tarif, Theil II, Heft I für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Preis 2 Kr.;

Tarif, Theil II, Heft II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im direkten Verkehr zwischen den Stationen der österreichischen und den Stationen der im Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Preis 2 Kr.;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den Linien der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn, Preis 50 Heller;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben. Preis 50 Heller;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, Preis 50 Heller;

Nachtrag I zu dem vom 1. September 1896 gültigen Tarif, Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den Linien

Forts. der Amtlich. Bekanntm. S. XII.

Anzeigen.

Nr. 21. Jahrgang 1897. Berlin, am 13. November 1897.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	280	20	Kolli	Wagenfedern —	240	1	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
2	A	—	2	—	eiserne Rohre —	60	2	München C.	Bayerische Stsb.	
3	A	9233	1	Kiste	Blechwaaren —	9	3	Augsburg	"	
4	A B	10	1	Korb	Aepfel —	37	4	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
5	A B	1	1	Sack	Betten u. Wäsche —	24	5	Kleschkau	K. E.-D. Danzig	
6	A B	5	1	Ballen	Korkrinde —	70	6	Schulitz	K. E.-D. Bromberg	
7	A C M	1	1	Kollo	Keilkissen —	7,5	7	Elbing	K. E.-D. Danzig	
8	A D	616	1	Kiste	gebr., leer —	17	8	Burghausen	Bayerische Stsb.	
9	A E C	02288	1	Pack	Schaufeln —	—	9	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
10	A E G	547	1	Kiste	? —	196	10	Berlin H. u. L. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
11	A G	—	1	Pack	leere, offene Weidenkörbe, gebraucht	16	11	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
12	A H	954	1	Fass	leer —	12	12	Ahrweiler	K. E.-D. Köln	
13	A K	26	1	Säckchen	? —	—	13	Soest	K. E.-D. Münster	
14	A K	—	1	Pack	leere Körbe —	3,5	14	Bergen	K. E.-D. Magdeburg	
15	A K H	—	1	—	Privatdecke —	—	15	Bremen	K. E.-D. Hannover	
16	A L	—	1	—	hölz. Waschwanne —	13	16	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
17	A M	918	1	Fass	gebr., leer —	145	17	Lindau	Bayerische Stsb.	
18	A M	17	1	—	Bleiplatte —	15	18	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
19	A P	1—3	2 1	Körbe Koffer	Kleider —	138,5	19	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
20	AT	13532	2	Eimer	Gelee —	30	20	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	bekl.: Harburg-Gütersloh.
21	A T	5777	1	Verschlag	Papier —	32	21	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
22	A W	12	1	Pack	? —	36	22	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
23	B weiss	—	1	—	eis. Ofen —	33	23	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	
24	B	—	3	—	Eisenblechformen —	—	24	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
25	B	15928	1	Ballen*)	Baumwollgewebe —	44	25	"	"	*) in Packleinen.
26	B	7	1	Kiste	fr. Obst —	30	26	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
27	B	1322	1	Ballen	? —	25	27	Altona	K. E.-D. Altona	
28	B	6274	1	Kollo	Ofenrohr —	3	28	Busendorf	Reichsbahn	
29	B	1/2 —	2 2	— —	Ofentheile — Roste —	18	29	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
30	B	3425	1	Ballen	? Wollwaaren —	47	30	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
31	B A	19	1	Tonne	Heringe —	144	31	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
32	B E	—	1	Kiste	? —	68	32	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
33	B F	11	1	"	Nudeln —	15	33	Warendorf	K. E.-D. Münster	
34	B H P H	3468	1	Pack	? —	28,5	34	Basel	Reichsbahn	
35	B L	—	1	Sack	Filzabfälle —	20	35	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
36	? B M	12	1	"	Leimleder —	50	36	Celle	K. E.-D. Hannover	
37	B N	17057	1	Kübel	Senf —	16	37	Ulm	Württemberg. Stsb.	
38	B S	66/1, 66/3 61/4, 73/2	4	Fässer	Leinöl —	420	38	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
39	B & S	990	1	Ballen	Baumwollwaaren —	120	39	Elberfeld Stb.	"	
40	B S	10	1	Pack	leere Säcke —	27	40	Magdeburg-N.	K. E.-D. Magdeburg	
41	B St	107	1	Pack*)	3 Kohlenlöffel —	—	41	Haltern i/Westf.	K. E.-D. Münster	*) in Papier.
42	B St	107	1	"	3 Stecheisen —		42			
43	B & Z	10275	1	Ballon	— —	42	43	Rybnik	K. E.-D. Kattowitz	
44	C	3061	1	Kiste	leer —	24	44	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
45	C	1—3	3	Kisten	ger. Fische —	11	45	Wittenburg i/M.	K. E.-D. Altona	verkauft.
46	C A	10494	1	Kiste	Umschläge zu Trauerbriefen	22	46	Elberfeld Stsb.	K. E.-D. Elberfeld	
47	C A T	1047/50 1057 1052/5	9	Kisten	leer —	?	47	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
48	C B	160	7	Kolli	Ofentheile —	—	48	Hannover	K. E.-D. Hannover	*)
49	C B	3163	1	Kiste	Flaschen —	16	49	Stavenhagen	Meckl. Friedr. Franzb.	
50	C C H	9869 (6849)	1	„	? —	105	50	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
51	C H D	—	1	—	Ofentheil (Unterstück mit Thür)	16	51	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
52	C J M	646	1	Bund	Kohlenkasten —	7	52	Kiel	K. E.-D. Altona	
53	C K	92619	1	Kiste	eis. Maschinentheile —	141	53	Hamburg B.	„	
54	C M	—	9	Stück	Pflugschaaren —	25	54	Dambach	Reichsbahn	
55	C P	—	1	Tisch	(eichenartig) —	—	55	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
56	C S	—	6	—	Korbdecken (Weidengeflecht)	12	56	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
57	C S	—	1	Sack	leere Säcke —	23	57	Schelklingen	Württemberg. Stsb.	
58	C S	—	1	Kiste	Oelgemälde —	82	58	Hamburg L.	Lübeck-Büchen	
59	C W	—	1	Sack	Kleidung —	26	59	Braunschweig O.	K. E.-D. Magdeburg	
60	D	854	1	Ballen	fertige Hosen —	25	60	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
61	D L C	1621/3	3	„	Linoleum —	293	61	Gera	„	beschr.: Zürich.
62	D R W	5816	1	Kiste	? —	41	62	Bad Nauheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
63	D V	671	1	Kollo	Eisen u. 4 Gummitheile	2	63	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
64	E	1	1	Sack	Meerrettig —	46	64	Schopfloch	Bayerische Stsb.	
65	E	6561	1	„	Holznägel —	7	65	Augsburg	„	
66	E H S	484	1	Kiste	Cigarren —	38	66	Altona	K. E.-D. Altona	beschr.: Altona.
67	E H	47	1	—	leeres Fass —	38	67	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
68	E K	77	1	—	Blechkanne (gefüllt)	114	68	Burgsteinfurt	K. E.-D. Münster	beschr.: Reichenbach i/V.
69	E S	569	1	Kiste	Wollwaaren —	166	69	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
70	E S	4	1	—	Keilkissen —	3	70	Bremen	K. E.-D. Hannover	
71	E U	1306	1	Fass	leer gebraucht —	9	71	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
72	grün F	2	1	Stück	Ofentheil (Thürrahmen)	5,5	72	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
73	F B	8039	1	Kiste	Bücher —	39	73	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
74	F F / —	5345 / 277	2	—	leere Bierfässer —	43	74	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
75	F & G	140	1	Gebund	Rundeisen —	40	75	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
76	F L	108	1	Kollo	Leder —	13	76	Brüel	Meckl. Friedr. Franzb.	
77	F L	3521	1	Fass	Wein —	35	77	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
78	F L	3522	1	Kiste	? —	30	78	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
79	F L	807	1	„	Schneiderkreide —	33	79	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
80	F L	1589	1	„	Packstroh —	56	80	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
81	F P	116/7	2	Pack	Körbe —	8	81	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
82	F S	224532	1	Kiste	? —	31	82	Magdeburg Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
83	F T	792	1	Packet	Holzstäbe —	10	83	Luxemburg	Wilh.-Luxemburg	
84	G	1/3	3	Kisten	Bücklinge —	11,5	84	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
85	G B & C	2344	1	Stück	Stahl —	8	85	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
86	G H	4930	1	Kiste	Packstroh —	31	86	Berlin H. u. L. Frachtg.	K. E.-D. Berlin	
87	G K	106	1	„	? —	35,5	87	Lindau	Bayerische Stsb.	Lugano signirt.
88	G S	35716	1	Fass	gefüllt —	35	88	Gemünden	„	
89	H	21	1	Korb	1 Topf, 1 Schürze und Kartoffeln	31	89	Callies	K. E.-D. Bromberg	
90	H (weiss)	—	1	—	Mittelstück vom Ofen	17,5	90	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
91	H	—	1	Korb	? —	52	91	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
92	H	#	1	Sack	Kartoffeln —	74	92	Malchow	Meckl. Friedr. Franzb.	beschr.: Osso Blackwei London.
93	H o o	100	1	Fass	Darmsaitenabfälle —	83	93	Zwickau	Sächsische Stsb.	
94	H	9429	1	Kiste	? —	—	94	Langsdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
95	H	—	2	Fässchen	leer —	—	95	Düren	K. E.-D. Köln	
96	H / H	790 / 570	1	Fass	Petroleum —	178,5	96	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
97	H	—	1	Bund	Reiserbesen —	5,5	97	Kiel	K. E.-D. Altona	
98	H B	—	1	Fass	leer —	40	98	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
99	H B	—	1	Fässchen	ansch. Sardinen —	4	99	Walkenried	K. E.-D. Cassel	
100	H B	92	1	Kiste	leer —	22	100	Hannover	K. E.-D. Hannover	
101	H C	7960	1	—	Schwungrad —	28	101	Rothenburg o/T.	Bayerische Stsb.	
102	H E	—	2	—	Bettrahmen —	—	102	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
103	H F	185	2	—	Keilkissen —	5,5	103	Brieg	K. E.-D. Breslau	
104	H F	457	1	—	Pflugschaar —	—	104	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
105	H G	1705 oder 1735	1	Kollo	Pflugschaar —	—	105	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
106	H H	1	1	Fass	Schmierseife —	37	106	Riesa	Sächsische Stsb.	bez. Emden.
107	H H	5049	1	„	leer —	14	107	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
108	H K	—	1	—	Koaksfüller —	5	108	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Eilgut von Buchholz nach Lüneburg.
109	H M	9742	1	Kiste	Wein —	111	109	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
110	H P	102	1	Handkoffer	? u. Wolle —	14	110	Lüneburg	K. E.-D. Bremen	
111	H S	239	1	Kiste	Messingknöpfe mit eis. Schrauben	49	111	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
112	H S B	2206	1	„	? —	26	112	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
113	H T H	15	1	Sack	leere Säcke —	12	113	Bremen	K. E.-D. Hannover	
114	H U	723	1	Korb	fr. Fische —	—	114	Soest	K. E.-D. Münster	**)

*) Versandstation Hamburg.
**) Beschr.: Geestemünde-Soest undeutlich; weil verdroben vergraben.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
115	H W	14	1	—	Decke —	—	115	Harburg	K E.-D. Hannover	
116	H W	456	1	Stab	Winkeleisen 6 m lg.	20	116	St. Georgen i/Schw.	Badische Stsb.	
117	H W	1554	1	Sack	Nüsse —	29	117	Bremen	K. E.-D. Hannover	Zeichen ist am Kopfe des Sackes angebracht.
118	J	459	1	Kiste	Brockhaus Lexikon —	23	118	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
119	J B	100	1	Korb	Obst —	39	119	Kufstein	Bayerische Stsb.	
120	J F	4	1	Kollo	Gasbehälter —	24	120	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
121	J F	1820	1	Sack	Schuhwaaren —	25	121	Karlsruhe	Badische Stsb.	
122	J K	2731	1	—.	leere Kiste —	22	122	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) goldbronzirt.
123	J K	105	1	Kiste	1 Bilderrahmen *) —	23	123	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
124	J M	3885	1	„	Salatöl —	—	124	Ulm	Württemberg. Stsb.	
125	J P	12533	3	—	Platten —	—	125	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
126	J P	1. 5. 6. 12. 16	5	—	leere Kisten —	32	126	Düsseldorf-Der.	„	
127	J R	—	20	Stück	Winkeleisen —	344	127	Bischheim	Reichsbahn	
128	J S	2755	1	Ballen	Gardinen —	38	128	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
129	J S	8872	1	Kiste	leer —	36	129	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
130	J S	7/8	2	Büchsen	ansch. Bleiweiss —	26	130	Hennef (Sieg)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
131	J S 15	44	1	Kiste	? —	76	131	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	bez.: Paris la Chapelle-Russie.
132	K	1429	1	„	? —	144	132	Falkenberg	K. E. Halle a/S.	
133	K	—	21	—	leere Fässer —	42	133	Hamburg L.	Lübeck-Büchen	
134	K	II	1	Sack	Betten —	44	134	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
135	K	16	1	„	? —	11	135	„	„	
136	K	4	1	„	Kartoffeln —	59	136	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
137	K	9	1	Pack	Schneeschuhe —	4	137	Halberstadt	„	
138	K C	101	1	Kiste	alte Kleidungsstücke	24	138	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Amsterdam.
139	K J	—	1	„	Eisenwaaren —	12	139	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
140	K M	13726	1	Kübel	Pech —	107	140	Mengen	Württemberg. Stsb.	
141	K + M	1184	1	Kiste	Groggläser —	46	141	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
142	K R	5723	1	„	Eisenwaaren —	40	142	Berlin H. u. L. **)	K. E.-D. Berlin.	**) Frachtg.
143	K S	4082	2	Eimer	Senf —	12	143	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
144	K T	6326	1	Verschlag	Dezimalwaage —	30	144	Augsburg	Bayerische Stsb.	
145	L	2383	1	—	leere Kiste —	13,5	145	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Nienburg Weser.
146	L	12	1	—	Hanfseil —	—	146	Gogolin	K. E.-D. Kattowitz	
147	L M	11	1	Tonne	Butter —	57,5	147	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
148	M	3079	1	Ballen	anschein. Leinen —	38	148	Buttstädt	K. E.-D. Erfurt	
149	M A H	2569	1	Kiste	eiserne Platten —	155	149	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
150	M D	77	1	Korb	Aepfel —	20	150	Bocholt	K. E.-D. Münster	
151	M M	7312	1	Bund	Stahl —	13	151	München C.	Bayerische Stsb.	
152	M W	2	1	Korb	Birnen —	50	152	Elberf.-Döppersb. †)	K. E.-D. Elberfeld	†) Eilgut, verkauft.
153	O	4108	1	—	Wiener Rohrsessel —	6	153	Thorn	K. E.-D. Bromberg	mit Stroh bewickelt.
154	O C	2395	1	Kiste	Steinnussknöpfe —	17	154	Elberfeld Stsb.	K. E.-D. Elberfeld	
155	O F B	41667	1	—	leere Kiste —	64	155	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
156	O K C	861	1	Kiste	? —	7	156	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Königsberg	
157	O R	3533	1	Verschlag	2 Staffeleien —	68	157	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
158	P B S C S	—	1	Säckel	Getreide —	30	158	Landsberg	Bayerische Stsb.	
159	P Co	9441	1	Gebinde	leer —	20	159	Waren	Meckl. Friedr. Franzb.	
160	P H	—	1	Kiste	Teigwaaren —	15	160	Biebrich/Rh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
161	Q	—	2	—	viereckige Eisenstückchen mit vorstehenden Zapfen	3	161	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
162	R #	1/2	2	Fässer	Flussspatmehl —	575	162	Driburg	K. E.-D. Münster	
163	R	1	1	—	Rohr —	—	163	Dülmen Stb.	„	
164	R B	17627	1	Kiste	Cigarrenkisten —	27	164	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
165	R H	395	1	Kübel	Butter oder Margarine	32	165	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
166	R K	5	1	Kiste	Eisenwaaren —	65	166	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
167	R & S	12284	1	„	eis. Puppenbettstätten	32	167	Augsburg	Bayerische Stsb.	
168	S	7614	1	Ballen	Manufakturwaaren —	9	168	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
169	S	—	1	Korb	Wellenbutter —	55	169	Hagen	„	
170	S	514	1	Kiste	? —	29	170	„	„	
171	S	9614	1	Ballen	? —	9	171	Bocholt	K. E.-D. Münster	
172	S	885	1	Kiste	? —	—	172	Soest	„	beschr.: Burg.
173	S	8	1	Stück	Pflugschaar —	2	173	Metz	Reichsbahn	
174	S	—	4	—	gusseis. Räder —	13	174	Bremen	K. E.-D. Hannover	
175	S	7148	1	Kiste	— —	15	175	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	††)
176	S B	15	1	Fass	Schmalz od. Butter —	—	176	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
177	S C	7	1	Korb	Trauben —	8	177	Regensburg	Bayerische Stsb.	
178	S & C	14336	1	Kiste	gebr., leer —	22	178	Gemünden	„	
179	S E	4750	1	„	? —	15	179	Soest	K. E.-D. Münster	
180	S G	1597	1	„	Ofentheile —	25	180	Rufach	Reichsbahn	
181	S K	5455	1	„	gefüllt —	25	181	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
182	S K C	7728	1	„	ansch. Glaswaaren —	55	182	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
183	S M	8975	1	„	eiserne Platte —	46	183	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
184	S S	37	1	Sack	Zucker —	50	184	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	

††) Anschein. Brsl. Frbg. Beschrieben mit Blaustift: Cosel.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
185	S V	86/7	2	—	Gussstücke	—	30	185	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
186	T B	508	1	Kiste	Filzschuhe	—	19	186	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	*)
187	T S	8652	1	Kollo	Papier	—	64	187	Herford	K. E.-D. Hannover	**)
188	T W	7042	1	Ballen	Federn	—	41	188	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
189	U	2	1	—	Decke	—	?	189	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
190	V	1	1	—	Ofenrost	—	3	190	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
191	V E	4	1	Kollo	Eisentheile	—	18,5	191	Konitz	K. E.-D. Danzig	
192	V G K	8105	1	Ballen	?	—	27	192	München C.	Bayerische Stsb.	
193	V J	5. 25	2	Säcke	Obst	—	122	193	Wengerohr	St. Johann-Saarbr.	verkauft.
194	W	—	1	Pack	5 leere Körbe	—	15	194	Wiesau	Bayerische Stsb.	
195	W B	15231	1	Ballen	Dichtungsmasse	—	54,5	195	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
196	W B	289	1	Kiste	Uhren	—	18	196	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
197	W B G	392	1	Fass	ansch. Theer	—	—	197	Gera	K. E.-D. Erfurt	
198	W C	8103	1	Ballen	Wollgarn	—	19	198	Montabaur	K. E.-D. Frankf. a/M.	
199	W G	8071	1	—	Ambos	—	203	199	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
200	W H	14. 15	2	Eimer	Früchte	—	27,5	200	Strassburg	Reichsbahn	
201	W K	1096	1	Kiste	Blumenzwiebeln	—	62	201	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
202	W K	1159	1	„	Holzformen	—	44	202	Asch	Bayerische Stsb.	
203	W L	1/5	5	—	leere Fässer	—	123	203	Gr.-Gottern	K. E.-D. Erfurt	
204	W P	1455	1	Ballen	Kammgarn	—	35,5	204	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
205	W P	206	1	Kollo	3 Kinderwagenverdecke		6	205	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
206	W R	—	2	Tafeln	verzinnte Bleche	—	—	206	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
207	W S	100	1	—	leere Kiste	—	26	207	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
208	W S	14007	1	—	leeres Fass	—	123	208	Colmar	Reichsbahn	
209	W V	{ 208 4 }	1	Kollo	Draht	—	38	209	Minden	K. E.-D. Hannover	
210	W V	III	1	„	Bretter in Leinen	—	19	210	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	
211	W W	301	1	Pack	Kohlenlöffel	—	7	211	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
212	W & W	65237/a	1	—	leere Kiste	—	23	212	Bremen	K. E.-D. Hannover	
213	{ X P L × }	4381	1	Kiste	?	—	90	213	Hildesheim	„	
214	Z P S	352/3	2	Ballons	Oel oder Säure	—	—	214	Gera	K. E.-D. Erfurt	
215	Z W	7808	1	Kiste	Würfelzucker	—	54	215	Lindau	Bayerische Stsb.	{ beschr.: Nienburg-Weser.
216	Z	2383	1	—	leere Kiste	—	13,5	216	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
					B. Güter m. Adr. bez.:						
217	{ G A Amberg }	1690	1	Kiste	Packstroh	—	33	217	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	{ Amberg beschr.
218	Angermann	—	2	Kisten	?	—	46	218	Berlin H. u. L.	„	{ beschr.: Plauen.
219	Asch	8016	1	—	leeres Fass	—	20	219	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Stettin	
220	L. Bauer	—	20	Säcke	Gerste	—	2 000	220	} München Süd	Bayerische Stsb.	
221	L. Bauer	—	19	„	Gerste	—	1 900	221			
222	{ C L Berlin }	310	1	Pack	Papier	—	27	222	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
223	{ Johann Beyer }	—	1	—	Pult	—	73	223	Gadebusch	Meckl. Friedr. Franzb.	
224	A. B. Borsum	—	1	—	leere Kiste	—	8	224	Börssum	K. E.-D. Magdeburg	
225	{ Bergmann Elberfeld }	—	1	Pack	leere Säcke	—	27	225	{ Elberf.-Döppersb.†) }	K. E.-D. Elberfeld	†) Eilgut.
226	{ Salomon Z. Dallau Mannheim }	—	1	Sack	Brod	—	16	226	Saal a. Don.	Bayerische Stsb.	
227	{ Dresden-Neust. II }	1596	1	Decke	—	—	—	227	Mühlhausen Th.	K. E.-D. Erfurt	{ beklebt: Worms-Mühlhausen Th.
228	S. Düsseldorf	—	1	—	leerer Handkoffer	—	3	228	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
229	Erf.	23629	1	Lad.	eiserne Röhren	—	—	229	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	{ beschr.: Friedeberg.
230	{ Erste Deutsche Oatsfabrik Geestemünde }	1908	1	Sack	Oats	—	50	230	Bremen-Fr.	K. E.-D. Hannover	
231	{ Z. F. Frankenthal }	7908	1	Kiste	Würfelzucker	—	54	231	Zell i/W.	Badische Stsb.	
232	{ E. D. Gebhardt 128 l }	—	1	—	leeres Fass	—	41	232	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
233	K. Geisler	1794	1	—	leeres Bierfass	—	17	233	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
234	C. Gläuner	1029	1	—	leeres Bierfass	—	21	234	„	„	
235	S. Herz	5366	1	—	leeres Fass	—	36	235	{ Frankenhausen Kffh. }	K. E.-D. Erfurt	
236	{ Carl Hessmann Essen, Ruhr }	—	1	Sack	Kartoffeln	—	29	236	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
237	{ B. Helmer Punta Arenos, Chile }	—	1	Kiste	{ Haushaltungsgegenstände }		97,5	237	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	{ bez.: Bremen-Hbg.

*) Beschr.: Münster, alte Beklebung Münster.
**) Beschr.: Herford. Bekl.: Mainz C. B. - Herford.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
238	F Hettstedt	5 —	1	Kiste	Bücklinge —	4	238	Hettstedt	K. E.-D. Halle a/S.	
239	Holzrichter	—	1	Bund	4 Stück L-Eisen —	30	239	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
240	Libellen Elberfeld	III	1	Pack	Turngeräthe —	17	240	Elberfeld Stsb.	„	
241	A. L. Mohr	569321	1	Kiste	Margarine —	32	241	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
242	A & W Niemoller Gütersloh	1832	1	Pack	leere Säcke —	—	242	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
243	Pils.	897	1	—	leeres Fass —	21	243	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
244	Rückforth Dir. Bez. Bg. K. O.	—	1	—	Vorsatzgitter —	30	244	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
245	Schrader	—	1	Bund	2 Stück L-Eisen —	35	245	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
246	W. Smith	—	1	Ballen	alte Kleider —	27	246	Offenburg	Badische Stsb.	
247	Siemens & Halske	—	1	—	Maschinentheil —	52	247	München C.	Bayerische Stsb.	
248	Spatenbräu	—	1	—	leeres Fass —	20	248	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
249	O F Stargardi. P.	22	1	—	schadhafter Kinderstuhl	2,5	249	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
250	A. Weigert	38	1	—	leeres Bierfass —	19	250	Karlsruhe G.	Badische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
251	—	2	1	Packet	Dachpappenmuster —	1	251	München C.	Bayerische Stsb.	
252	roth	V	2	Kollo	Ofenthüre —	—	252	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
253	—	XX	2	—	Eisenplatten —	13	253	Wehrden W.	K. E.-D. Cassel	
254	—	67	1	Packet	Kleidung usw. —	12	254	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	*)
255	—	100 125	1	—	eisernes Schwungrad	3	255	Strassburg	Reichsbahn	
256	—	186	1	—	leeres Fass —	36	256	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
257	Fabrik Nr.	205	1	—	altes Fahrrad —	19,5	257	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
258	—	214/120×03	1	—	Flacheisen —	—	258	Hannover	„	7 m lg., 3 mm stark, 13 cm br.
259	—	216	1	Korb	Obst —	?	259	Tölz	Bayerische Stsb.	**)
260	—	465	1	—	Klapptischuntergestell	—	260	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
261	—	491	1	kleiner schwarzer Handkoffer	1 brauner Herrenhut, 5 Shlipse —, 1 Papierkragen —, 1 Brödchen —	—	261	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	Schein Oelde-Münster. Für Carl Kerbeck.
262	—	1800	1	Fass	Schraubenbolzen mit Muttern	292	262	Crefeld	K. E.-D. Köln	
263	—	1595	1	Kiste	Werkzeuge —	9	263	Colditz	Sächsische Stsb.	
264	—	1824	1	Fass	— —	228	264	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
265	—	2592	2	—	leere Fässer —	39,5	265	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
266	—	4242	1	—	Tisch —	18	266	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	
267	—	4952	1	Sack	leere Säcke —	50	267	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
268	—	5394	1	—	leerer Holzverschlag	5	268	Hannover	K. E.-D. Hannover	
269	—	8046	1	—	eis. Unterlager —	10	269	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
270	—	10403/110403./12. 1870	1	—	Achse mit 2 Rädern	—	270	Rgb. Rummelsburg	„	
271	div. Nr.	—	22	—	leere Oelfässer —	680	271	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
272	— weiss	— / —	10 / 94	— / —	Rundeisen — / Flacheisen —	655 / 1260	272	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
273	× grün	—	1	—	Tischplatte —	8	273	Leobschütz	„	
274	weisser Strich	—	30	Stück	Pflugschaare —	86	274	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
275	weiss ×	—	1 / 8	Pack / Stück	Heerdringe — / Ofenrosten —	36	275	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
276	grüner |	—	1	Bund	Rundeisen —	48	276	Neustadt a/Orla	„	
277	schwarz ×××	—	1	Stab	Winkeleisen —	25,5	277	Gotha	„	
278	weiss —	—	4	—	eis. Rippenrohre (Heizkörper)	123	278	Mühlhausen i/Th.	„	
279	roth —	—	16	Stangen	Eisen —	688	279	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
280	— (rother Strich)	—	6	—	Eisenplatten mit Schrauben	—	280	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
281	△ G	2178	1	Kiste	? —	14,5	281	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
282	△	4484	1	„	? —	38	282	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	

*) Zu Gep.-Schein 67 Dresden-N. Leipz. Bhf.-Osnabrück v. 30./9. d. J.
**) Felix Huber München signirt.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
283		816	1	Ballen	gefüllt —	—	283	Mülhausen	Reichsbahn	
284	M	22433	1	Kiste	Glaswaaren —	29	284	Köln-Ehrenf.	K. E.-D. Köln	
285	HK	928	1	Ballen	? —	11	285	Papenburg	K. E.-D. Münster	beklebt u. beschr. mit Papenburg.
286	P 28 B	3333	1	Fass	Porzellan —	188	286	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
287	—	—	1	Pack	4 Aschkasten —	7	287	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
288	—	—	1	Ballen	Baumwollwaaren —	24	288	Elberfeld Stsb.	K. E.-D. Elberfeld	
289	—	—	1	„	gefüllt —	37	289	Ritschenhausen	Bayerische Stsb.	
290	—	—	1	Sack	Betten (Feder-) —	17	290	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
291	—	—	1	Ballen	Bettfiamosen —	19	291	Elberfeld Stsb.	K. E.-D. Elberfeld	
292	—	—	1	Sack	Bettstücke u. Wäsche	40	292	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
293	—	—	1	—	Bettrostrahmen —	18	293	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
294	—	—	1	—	eis. Biegmaschine —	112	294	Lübeck	Lübeck-Büchen	bez.: Bensberg Hamburg.
295	—	—	1	Blechkanne	? —	55	295	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
296	(undeutlich)	—	1	—	Bolzen —	7,5	296	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
297	—	—	2	—	Blechdeckel —	3	297	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
298	—	—	1	—	emaill. Blechschüssel	1	298	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
299	—	—	1	Dose	Bratheringe —	2	299	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
300	—	—	16	—	Bretter —	?	300	Simbach	Bayerische Stsb.	
301	—	—	1	—	Brettgerüst —	—	301	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	*)
302	—	—	1	—	eiserner Brustbaum —	7	302	Meiningen	Bayerische Stsb.	
303	—	—	1	Sack	Bürstenhölzer —	18	303	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
304	—	—	3	Säcke	Cement —	150	304	München C.	Bayerische Stsb.	
305	—	—	4	Bund	Charniere —	10,5	305	Leinhausen	K. E.-D. Hannover	
306	—	—	2	—	gusseis. Kolli —	19	306	Stedten	K. E.-D. Halle a/S.	
307	—	—	1	Pack	Draht und 4 Stück Zinn	4,5	307	Rothenburg o/T.	Bayerische Stsb.	
308	—	—	1	Kollo	2 Drahtzieher —	4	308	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
309	—	—	1	Pack	7 Stück Düngergabeln	6,5	309	Wesel	K. E.-D. Münster	
310	—	—	1	Packet	Düten —	4,5	310	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
311	—	—	3	Stangen	Eisen —	66	311	Garding	K. E.-D. Altona	
312	—	—	1 1	—	Eisenrohr, 3,86 m lg. Eisenrohr, 4,86 m lg.	15 19	312	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
313	—	—	1	—	Eisenrohr —	23	313	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
314	—	—	1	Stück	Eisenrohr (5,6 m lg.)	10	314	Hollenbek	K. E.-D. Altona	
315	—	—	1	—	gusseis. Eisentheil —	43	315	Bremen	K. E.-D. Hannover	
316	—	—	1	—	Eisentheil —	—	316	Erkner	K. E.-D. Berlin	
317	—	—	1	Bund	12 Eisentheile, Laschen	23	317	Elberfeld Stsb.	K. E.-D. Elberfeld	
318	—	—	1	Korb	Eisentheile —	34	318	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hagen i/W.
319	—	—	1	—	Eisentheil (braun lackirt, Trichterform)	6	319	Sternschanze	„	
320	—	—	24	Kolli	Eisenwaaren —	675	320	Hamburg H.	„	†) in Strohseilen verpackt.
321	—	—	1	—	Eisenwelle †) —	—	321	Schönefeld b/Leip.	K. E.-D. Halle a/S.	
322	—	—	1	Päckchen	Fahrradarmaturstücke	2	322	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
323	—	—	1	Fass	? —	149	323	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	**)
324	—	—	1	„	leer —	?	324	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
325	—	—	2	Stück	Flacheisen —	20	325	Nebing	Reichsbahn	
326	—	—	1	Korb	Flaschenzug —	70	326	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
327	—	—	3	—	eiserne Fraisbohrer —	10	327	Neustadt a/Orla	K. E.-D. Erfurt	
328	—	—	3	—	eiserne Gabeln —	2	328	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
329	—	—	1	Pack	Galoschen —	24	329	Köln-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
330	—	—	2	„	Gardinenleisten —	2	330	Hof	Bayerische Stsb.	
331	—	—	4	—	eis. Gasrohre —	47	331	Papenburg	K. E.-D. Münster	5,5 m lg.
332	—	—	2	Säcke	Gerste —	140	232	München-Ost	Bayerische Stsb.	
333	—	—	2	Stück	gusseis. Gitterköpfe —	2,5	333	Lütjenburg	K. E.-D. Altona	
334	—	—	1	Glasballon	(eine Flüssigkeit) —	72	334	Danzig	K. E.-D. Danzig	
335	—	—	1	Verschlag	Glaskästchen —	23	335	Ulm	Württemberg. Stsb.	
336	—	—	1	—	Gusspumpentheil —	7,5	336	Gingen a. Fils	„	
337	—	—	1	Sack	mit etwas Hafer —	4	337	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
338	—	—	2	—	eiserne Haken —	12,5	338	Herford	K. E.-D. Hannover	
339	—	—	1	Bund	8 Hämmer —	—	339	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
340	—	—	1	—	Handtuchgestell —	—	340	Völklingen	„	
341	—	—	1	—	Handtuchständer —	1	341	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
342	—	—	1	—	Heubaum —	—	342	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
343	—	—	1	Bund	Holzleisten —	34	343	Lindau	Bayerische Stsb.	
344	—	—	1	Pack	Holzleisten —	24	344	Gemünden	„	
345	—	—	2	—	Holzpfosten —	67	345	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bez.: Saalfeld.
346	—	—	1	Korb	Holzschrauben —	66	346	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	

*) Eine alte Bezettelung lautet: Oswiecim-Braunschweig.

**) Der eine Deckel trägt die Aufschrift: Carborundum Nr. 80 W + 31,7 Lbs Niagarafalls N Y, der andere: Egross & Co. C. A. R. E. G. W. Lebelden & Co. N. E. W. Y. O. R. K. N. Y.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
347	—	—	1	Pack	Holzstangen —	?	347	Schweinfurt C.	Bayerische Stsb.	
348	—	—	1	„	Holzstangen —	10	348	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
349	—	—	1	—	Hutschachtel von Leder	—	349	Kahla S. A.	K. E.-D. Erfurt	
350	—	—	1	Kollo	Hydrant —	17	350	Bonn	K. E.-D. Köln	
351	—	—	1	Ballen	gefärbtes Kalbleder	47	351	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
352	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	120	352	Magdeburg-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
353	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	45	353	Prüm	St. Johann.-Saarbr.	
354	—	—	1	„	Kartoffeln —	41	354	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
355	—	—	1	—	Kleiderrahmen —	1	355	Ansbach	Bayerische Stsb.	
356	—	—	1	—	leere Kiste —	32	356	Weilburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
357	—	—	1	Sack	getragene Kleider, Wäsche, 1 Paar neue Holzschuhe u. eine Parthie Zwiebeln	18	357	Coesfeld Stsb.	K. E.-D. Münster	
358	—	—	1	—	leerer Koffer —	13	358	Novéant	Reichsbahn	
359	—	—	1	—	Kohleneimer —	3	359	Ludwigstadt	Bayerische Stsb.	
360	blau	—	12	—	Kohlenkasten —	—	350	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
361	—	—	1	Korb	(neu, leer) —	7	361	Hardenberg	K. E.-D. Danzig	
362	—	—	2	—	leere Körbe —	5	362	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
363	—	—	5	—	leere Körbe —	9,5	363	Rheda	K. E.-D. Hannover	
364	—	—	½	—	Kuppelung —	—	364	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
365	—	—	1	Beutel	3 Kürbisse —	8	365	Bremen	K. E.-D. Hannover	Mainz-Freiburg bezettelt.
366	—	—	1	Fass	Lack —	239	366	Freiburg	Badische Stsb.	
367	—	—	3	—	Laschen —	12	367	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
368	—	—	1	Bürde	Leder —	61,5	368	Wolnzach Bhf.	Bayerische Stsb.	
369	—	—	1	Sack	Lederflecke —	3	369	„	„	
370	—	—	1	„	Lumpen —	21	360	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	auf d. Strecke gef.
371	—	—	1	Ballen	Lumpen —	20	371	Dornitz	K. E.-D. Altona	
372	—	—	1	—	Maschinentheil —	4	372	Emden	K. E.-D. Münster	
373	—	—	1	—	Matratze mit Keilkissen	36	373	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
374	—	—	1	Sack	Mehl —	100	374	Strassburg	Reichsbahn	
375	—	—	1	—	leere Milchkanne —	—	375	Breslau Freib.	K. E.-D. Breslau	
376	—	—	1	Musterschachtel	Rosshaare, Drell und Peitschenstiele	5	376	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
377	—	—	1	Kollo	Notenständer —	3	377	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
378	—	—	1	Sack	Nüsse —	8	378	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
379	—	—	1	—	Ofen —	100	379	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
380	—	—	2	—	Ofenrohre —	12	380	Bünde i/W.	K. E.-D. Hannover	1,90 m lg.
381	—	—	2	Stück	Ofenrohre —	—	381	Schlüchtern	K. E.-D. Frankf. a/M.	
382	—	—	1	—	Ofenrohrknie —	1	382	Papenburg	K. E.-D. Münster	seit 25/9. d. J.?
383	—	—	4	—	eis. Ofentheile —	14	383	Obernigk	K. E.-D. Breslau	
384	—	—	1	Pack	Pflugschare —	18	384	Soest	K. E.-D. Münster	
385	—	—	1	—	eisern. Pflugtheil —	33	385	Rastatt	Badische Stsb.	
386	—	—	1	Korb	Pilze —	17	386	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
387	—	—	12	—	eiserne Platten —	83	387	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
388	—	—	1	Pack	2 eiserne Platten —	8	388	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
389	—	—	1	—	Privatdecke —	—	389	Bremen	K. E.-D. Hannover	
390	—	—	1	—	Pumpe —	26	390	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
391	—	—	1	—	neuer Reisekorb —	28	391	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
392	—	—	2	—	l. neue Reisekörbe —	15	392	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
393	—	—	1	—	Riemscheibe —	17	393	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
394	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle (Wiener-)	—	394	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
395	—	—	1	Bund	2 Röhren —	15	395	Wildbad	Württemberg. Stsb.	
396	—	—	1	„	eiserne Röhren —	30	396	Kempten	Bayerische Stsb.	
397	—	—	2	—	eiserne Röhren —	42	397	München	„	
398	—	—	2	Bund	eiserne Röhren —	154	398	Hamburg L.	K. E.-D. Altona	1 Rohr 2,97 m lg., 1 Rohr 2,66 m lg., 7 cm Durchm.
399	—	—	2	„	Rohr —	—	399	Halle (Fundbür.)	K. E.-D. Halle a/S.	
400	—	—	2	Stück	kupferne Rohre —	21	400	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
401	—	—	1	—	eis. Rost —	21	401	Jüterbog	K. E.-D. Halle a/S.	
402	—	—	2	Pack	Roste —	?	402	Rothenburg o/T.	Bayerische Stsb.	
403	—	—	2	Stäbe	Rundeisen —	10	403	Nürnberg C.	„	
404	—	—	3	Bund	11 Stck. Rundeisen —	108	404	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
405	—	—	1	Pack	leere Säcke —	—	405	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
406	—	—	1	„	leere Säcke —	27	406	Dülken	K. E.-D. Köln	
407	—	—	1	„	5 alte Säcke —	15	407	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
408	—	—	1	Sack	Sägenmehl —	24	408	Strassburg	Reichsbahn	
409	—	—	1	Pack	Sägen —	14	409	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
410	—	—	1	„	Sägen —	62	410	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
411	—	—	1	—	Schaufel aus Gussstahl	1	411	Emden	K. E.-D. Münster	
412	—	—	1	Schliesskorb	gebr. Kleider —	10	412	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
413	—	—	2	—	Schneeschutzhürden	—	413	Wutha	K. E.-D. Erfurt	Holzgestelle mit imprägn. gelberPappe.
414	—	—	1	—	eis. Schrankschloss —	1,5	414	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
415	—	—	1	—	Schraubstock —	39	415	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
416	—	—	1	—	hölz. Schutzgestell —	—	416	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
417	—	—	1	Sack	Senfsamen —	75	417	Wasserthaleben	K. E.-D. Erfurt	
418	—	—	1	Pack in Papier	4 Pack Sohlennägel, 1 Bund Schnürbänder	5	418	Wittenberge	K. E.-D. Altona	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
419	—	—	1	—	altes Sopha —	32	419	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
420	—	—	2	Stück	Sophagestelle —	9	420	Danzig	K. E.-D. Danzig	
421	—	—	1	Bund	Stabeisen —	57,5	421	Haltingen	Badische Stsb.	
422	—	—	1	Ballen	Stahlspähne —	51	422	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
423	—	—	1	Bund	Stahl —	25	423	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
424	—	—	8	—	eiserne Stangen —	233	424	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
425	—	—	{ 1 1	— —	Stuhlrohr Matte v. Reisstroh }	24	425	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
426	—	—	1	—	Tau —	?	426	Hof	Bayerische Stsb.	
427	—	—	1	—	l. runder Taubenkorb	1	427	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
428	—	—	2	—	alte Theerfässer —	71	428	Neisse	K. E.-D. Breslau	
429	—	—	1	Bund	Telegraphendraht —	68	429	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
430	—	—	1	—	eiserner Topf —	18	430	Freiburg	Badische Stsb.	Kondenstopf Nr. 1/4 Patent Bolze.
431	—	—	1	—	langer eis. Träger —	614	431	} Hohenstein O/P.	K. E.-D. Königsberg	
432	—	—	4	—	kurze eis. Träger —	—	432			
433	—	—	2	—	Viehgitter —	—	433	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	1,7 m hoch, 1,25 m br.
434	—	—	{ 1 1	— —	Viehgitter — Krahnkette — }	—	434	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
435	—	—	1	—	Vorstellgitter aus Holz	9	435	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
436	—	—	1	—	eis. Waschgestell —	2	436	Erding	Bayerische Stsb.	
437	—	—	13	Pack	Weiden —	133	437	Hirschaid	„	
438	—	—	1	—	Weidenkorb —	9	438	Augsburg	„	
439	—	—	1	—	eiserne Welle —	75,5	439	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
440	—	—	1	—	graue Weste —	0,25	440	Hannover	K. E.-D. Hannover	
441	—	—	1	—	Winkeleisen —	6	441	Lichtenberg-Fr.	K. E.-D. Berlin	in Form eines Kreuzes.
442	—	—	1	Ballen	Wringmaschine —	18	442	Leipzig Eil. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
443	—	—	1	Korb	Zwetschgen —	20	443	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	
444	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	61	444	Bremen	K. E.-D. Hannover	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	1/20	20	Pack	Strohpappe —	500	1	Dortmund B. M.	R. E.-D. Essen	
2	A	2	1	Tonne	gefüllt —	75	2	G.-A. Worms	Direktion Mainz	
3	A E	624	1	Ballen	? —	19	3	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
4	B	{ 3360 3365 }	2	Kübel	Wagenschmiere —	25	4	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	Darmstadt bezettelt.
5	B	334	1	Bund	Winkeleisen —	22,5	5	Duisburg	K. E.-D. Essen	
6	B C	20373	1	Kiste	gefüllt —	—	6	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
7	{ B E D M }	6756	1	Fass	? —	—	7	Kettwig	K. E.-D. Essen	
8	B O	55	1	Sack	Holzkonsolen —	17	8	Emmerich	„	
9	B S	21387	1	—	gefüllte Korbflasche	—	9	G.-A Bingerbrück	Direktion Mainz	
10	C A L	917	1	Kiste	? —	24	10	Bruch	K. E.-D. Essen	
11	C K	300	1	„	Blechtafeln —	—	11	Kettwig	„	
12	D	—	2	Stück	Rosten —	4	12	Wanne	„	
13	D B	1115	1	Stab	Stahl —	10	13	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
14	D W C S	46271	1	—	gefüllte Korbflasche	—	14	„	„	
15	D L	5447	1	Ballen	Wollentuch —	16	15	Emmerich	K. E.-D. Essen	
16	E G	2	1	Kiste	Gasrohre —	1,5	16	Gelsenkirchen	„	
17	{ E H $\frac{M}{7}$ }	413	1	—	leeres Fass —	11	17	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
18	E S	3843	1	Kiste	Herrengarderobe —	119	18	Essen N.	K. E.-D. Essen	
19	E W	1	1	„	emaill. Blechgeschirr	—	19	G.-A. Würrstadt	Direktion Mainz	
20	F	3229	1	„	anschein. Kandis —	27	20	G.-A. Kirn	„	Kirn beschrieben.
21	F B	1362/64	3	Körbe	? —	28	21	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	
22	F C	14494	1	Kiste	gefüllt —	60	22	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
23	G	{ — —	1 6	— —	eis. Rahmen — { durchlochte Eisenplatten } }	—	23	Annen N.	K. E.-D. Essen	
24	G	6870	1	Stange	Stahl —	10	24	Hattingen	„	
25	G B	9080	1	—	leeres Fass —	14	25	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
26	G H	1529	1	Kiste	Zucker —	36	26	Steele S.	K. E.-D. Essen	
27	G H	—	1	—	Kiste, gefüllt —	—	27	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
28	G Q	4314	2	—	eiserne Eimer —	—	28	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
29	H G	215	1	Fass	Farbe —	64	29	Duisburg	„	
30	H G	10	1	Kiste	gefüllt —	22	30	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
31	H H	5690	1	Ballen	Posamentirwaaren —	32	31	Posen	K. E.-D. Posen	
32	J	II	1	Korb	Kochgeschirr v. Blech	17	32	Lissa i/P.	„	
33	J G	3516	1	Kiste	gefüllt —	30	33	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
34	J M	641	1	„	gefüllt —	53	34	„	„	Frankfurt bezettelt.
35	K	1310	1	—	eis. Bettstelle —	34	35	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
36	K	60341	1	Kiste	Zuckerwaaren —	15	36	Witten Ostb.	„	
37	K B	5486	1	—	behauener Stein —	172	37	G.-A. Eberbach	Direktion Mainz	
38	K B M	20458	1	Pack	Besenstiele —	30	38	Duisburg	K. E.-D. Essen	
39	K C	15243/44	2	Eimer	Honig —	—	39	Steele S.	„	
40	L	100/4	5	Pack	Stühle —	45	40	Oberhausen	„	
41	L T	231	1	—	Tisch —	—	41	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
42	M	10756	1	Kiste	Käse —	17	42	Duisburg	K. E.-D. Essen	
43	M F A	5258	1	„	Gummiringe —	26	43	Essen N.	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
44	M F W	4870	1	Bällchen	gefüllt —	5	44	G.-A. Lorsch	Direktion Mainz	
45	O	—	1	—	Riffelblech —	47	45	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
46	O L	4	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche —	20,5	46	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
47	P F B V	1067	1	Kiste	gefüllt —	47	47	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	Beaulieu beschrieben.
48	P S	1072	1	Korb	Eisenwaaren —	39	48	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
49	R	6658	1	Kiste	anschein. Russ —	15	49	Langendreer S.	„	
50	R W	3705	1	Ballen	anschein. Leinen —	17	50	Dorsten	„	
51	S	II	1	Kollo	2 eis. Fensterthürchen	2	51	Stralkowo	K. E.-D. Posen	
52	S	4136	1	Rolle	Packleinen —	26	52	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
53	S L	—	3	—	Ofentheile —	28	53	E.-G.-A. Worms	Direktion Mainz	
54	S N	4356	1	Ballen	Nessel —	47	54	G.-A. Darmstadt	„	
55	T R	18	1	Korb	gefüllt —	9	55	G.-A. Simmern	„	
56	T W	488	1	Kiste	Glas —	170	56	G.-A. Darmstadt	„	
57	W	7718	1	Pack	Düten —	36	57	Hamm	K. E.-D. Essen	
58	W	1422	1	„	Piassavabesen —	8	58	Duisburg	„	
59	W H	213	1	—	leeres Fass —	12	59	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
60	W K	5400	1	Kiste	gefüllt —	30	60	G.-D. Darmstadt	„	
61	W R	3820	1	„	gefüllt —	20	61	G.-A. Bingerbrück	„	
62	Z	344	1	„	gefüllt —	150	62	„	„	*) Zürich beschrieben.
63	Essen	73083	1	Wagen	Roheisen —	—	63	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
64	Essen	39915	1	„	Sand —	—	64	Essen Hptb.	„	
65	—	3 / 20	2 / 2	Beutel / „	Schrot —	40	65	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
66	—	38	1	braune Pappschachtel	8 Damenhüte — / 3 Kapotten —	3,5	66	Guhrau	K. E.-D. Posen	
67	—	400	1	Fass	Oel —	190	67	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
68	—	5567	1	—	l. Bierfass —	—	68	Dortmund S.	„	
69	—	29859	1/2	Säule **)	(zu einem Schirmständer)	—	69	„	„	**) in Papier.
70	—	44383	1	Kiste	Kleiderbügel —	18	70	Wattenscheid	„	
71	weisser Strich	—	1	—	eiserner Bauchtopf —	3	71	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	defekt.
72	—	—	4	—	leere Benzinfässer —	—	72	Wanne	K. E.-D. Essen	beschr.: Frankfurt-Duisburg.
73	—	—	1	—	eiserne Bettstelle —	—	73	Duisburg	„	
74	—	—	2	—	Bettstellenaufsätze —	—	74	Oberhausen	„	
75	—	—	1	—	gusseis. Bremsklotz	—	75	Empel	„	
76	—	—	1	Parthie	Dachpappe —	—	76	Courl	„	
77	—	—	1	Pack	Düngegabel —	6	77	Empel	„	
78	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	116	78	Hochfeld	„	
79	—	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	6	79	Bruch	„	
80	—	—	1	Bund	5 eis. Gasröhren —	42	80	Herne	„	
81	—	—	1	—	Gänsebrater —	—	81	Dortmund K. M.	„	
82	—	—	6	—	Gussplatten —	27	82	Bochum S.	„	
83	—	—	1	—	eis. emaill. Heerdkessel	17	83	Herne	„	mit Messingdeckel.
84	—	—	3	—	neue Körbe —	14	84	Bochum N.	„	
85	—	—	1	—	Koblenzer Heizofen	—	85	Castrop	„	
86	—	—	1	Sack	Kartoffeln, Aepfel und Nüsse	59	86	Wattenscheid	„	
87	—	—	3	—	Kleiderschränke —	—	87	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
88	—	—	1	Packet	Klemmplatten —	143	88	Speldorf	K. E.-D. Essen	
89	—	—	2	—	Kohleneimer —	3	89	Wanne	„	
90	—	—	1	Korb	Krug —	27	90	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
91	—	—	1	—	Maschinentheil —	22	91	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
92	—	—	1	Ballen	Matratze —	—	92	Duisburg	„	beschr.: Frankfurt-Duisburg.
93	—	—	1	—	Matratze —	13	93	Meseritz	K. E.-D. Posen	zu einem Kinderbett.
94	—	—	1	—	Bettgestell —		94			
95	—	—	1	—	eis. Maueranker —	62	95	G.-A. Worms	Direktion Mainz	
96	—	—	4	Stück	Ofentheile —	20	96	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
97	—	—	1	Sitz	(für eine Badewanne)	1	97	Posen	K. E.-D. Posen	
98	—	—	1	Korb	Splintnägel —	31	98	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
99	—	—	3	—	Schmierbüchsen —	—	99	Kettwig	„	
100	—	—	1	Stange	Stahl —	4	100	Wanne	„	
101	—	—	4	Fässer	Theer —	—	101	Courl	„	
102	—	—	1	—	Treibfänstel —	3	102	Wanne	„	
103	—	—	5	Stück	Winkeleisen —	—	103	Dortmund K. M.	„	roth angestrichen.
104	—	—	1	Block	Zinn —	35	104	Kettwig	„	†)

*) Frankfurt-Amersfoort bezettelt.
†) In denselben ist eingegossen M. P. Bischoff.

Berichtigungen.

Die Angaben unter „A. Güter mit Buchstaben bezeichnet“ lfd. Nr. 6, 13 und 15 und unter „B. Güter m. Adr. bez.“ lfd Nr. 142 des Anzeigers Nr. 20 sind wie folgt zu berichtigen:

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn
6	A L	—	1	—	grosser Holzkoffer —	ca. 100	6	Kleinen	Meckl. Friedr. Franzb.
13	B	7901 / 7901 a	2	Kisten	leer —	54	13	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld
15	B	6139	1	Kollo	Kinderschuhe —	4	15	Danzig	K. E.-D. Danzig
142	M P Ruda	—	1	—	Chamotteziegel —	10	142	Ruda	K. E.-D. Kattowitz

Amtliche Bekanntm. Fortsetzung.

der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn, Preis 20 Heller;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg, Preis 50 Heller;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg, Preis 50 Heller;

Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Lokalbahn Cilli-Wöllan, Preis 50 Heller.

Die vorstehend angeführten neuen Tarife und der Nachtrag I zum Personentarife der Graz-Köflacher Eisenbahn sind ab 15. Dezember 1897 bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien erhältlich.

Ueber den an Stelle des ausser Kraft tretenden Tarifes, Theil I mit 1. Januar 1898 zur Einführung gelangenden neuen Tarif, Theil I erfolgt besondere Verlautbarung.

Wien, am 10. November 1897. (2540)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens sämmtlicher betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Für 1898/99 sollen in öffentlicher Ausschreibung gegen 9 000 Stück Feilen vergeben werden.

Angebote hierauf sind bis zum Verdingungstermin, den 25. November 1897 Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen liegen im Zimmer 6 unseres Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können aber auch gegen Einsendung von 0,75 ℳ. baar portopflichtig bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 63 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 23. Dezember 1897.

Kattowitz, den 8. November 1897. (2541)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserm Bezirk angesammelten unbrauchbaren Oberbaumaterialien und dergl. Abfälle sollen am Dienstag den 30. November 1897 Vormittags 11 Uhr im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes hier öffentlich verkauft werden. Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung können gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. in baar bezogen werden; Briefmarken werden nicht angenommen. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Oberbaumaterialien“ bis zum vorbezeichneten Termin versiegelt und postfrei an uns einzusenden. Zuschlag erfolgt bis 20. Dezember 1897.

Breslau, den 4. November 1897. (2542)

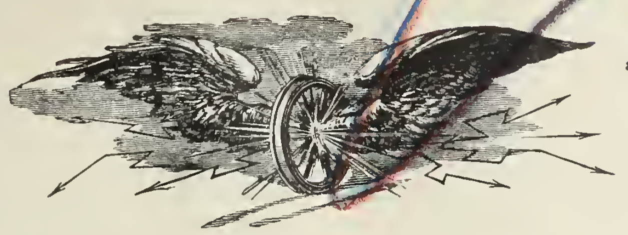
Königliche Eisenbahndirektion.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Deutschen Verkehrs-Blätter, Leipzig, betreffend Flügelrad-Uhr bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 26.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 90. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2 Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 20. November 1897.

Inhalt:

Expressgut- oder Eisenbahnpacketverkehr.

Soviel auch über diesen Gegenstand schon geschrieben und verhandelt wurde, eine Verallgemeinerung bezw. Verbesserung des nur bei den süddeutschen Bahnen bestehenden sog. Expressgutverkehrs ist nicht eingetreten. Besonders scheint bei der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung noch keine Neigung für eine Annahme der Einrichtung zu bestehen. Die preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahngemeinschaft, auf welche der Verfasser des Aufsatzes in Nr. 16 dieser Zeitung seine Hoffnung baute, hat anscheinend einen Einfluss in diesem Sinne noch nicht geübt. Nun unterliegt es keinem Zweifel, dass der Expressgutverkehr in Süddeutschland grossen Anklang gefunden hat und hier empfindlich vermisst werden würde, wenn er wieder aufgehoben werden sollte. In den Gebieten anderer Eisenbahnen ist diese Einrichtung offenbar wenig oder gar nicht bekannt, es würde doch sicherlich sonst von den betheiligten Kreisen des Handels auf Einführung des Expressgutverkehrs mehr und mehr hingewirkt werden. Die nachfolgenden Ausführungen sollen Zweck und Einrichtung desselben näher erläutern, auf die ganz erhebliche Verkehrsverbesserung aufmerksam machen, welche mit der Einrichtung verbunden ist und die Modalitäten feststellen, unter denen sich eine allgemeine Einführung derselben ermöglichen lassen würde.

Der Hauptwerth der Expressgutbeförderung liegt, wie hiermit zunächst hervorgehoben werden soll, darin, dass die Eisenbahn an dieselben Lieferfristen, welche für die Gepäckbeförderung maassgebend sind, gebunden ist, so dass der Auflieferer ganz genau weiss, mit welchem Zuge bezw. um welche Zeit die Ankunft am Bestimmungsort zu erfolgen hat.

Im Laufe dieses Sommers wurde ich von einem in Süddeutschland wohnenden bedeutenden Spargelproduzenten (derselbe verschickt in der Hauptsaison bis zu 400 kg täglich in kleinen Packeten) gefragt, ob es denn noch nicht bald möglich sei, Expressgut nach Berlin abzufertigen; er habe, weil die Post zu langsam befördere, verschiedene Sendungen nach Berlin, d. i.

auf etwa 800 km Entfernung, als Gepäck einschreiben lassen und den Garantieschein seinen Kunden mit Eilbrief zugesandt. Dadurch habe er erreicht, dass das Gut innerhalb 18 Stunden in den Besitz des Adressaten gelangt sei, während die Post mindestens 3 Tage dazu gebraucht hätte. Natürlich könnten nur einzelne Sendungen die hohen Transportkosten des Gepäcks vertragen. Dieses Beispiel spricht wohl genügend für sich selbst. Es wird sicherlich nicht zu bestreiten sein, dass ein weitgehendes Bedürfniss vorhanden ist, nicht blos Briefe, sondern auch Waaren schneller als Eilgut und schneller als Postpackete in der Weise befördern zu lassen, dass die zu benutzenden Züge vom Absender vorgeschrieben werden können.

Beim Expressgut ist dies der Fall, nur einzelne, besonders beschleunigte Schnellzüge sind ausgeschlossen. Wer z. B. früh 8 Uhr in Basel ein Stück Expressgut nach Mainz aufgibt, kann verlangen, dass dasselbe um 3 Uhr Nachmittags in Mainz ausgeliefert wird. Ist das Gut nicht zur Stelle, so wird der nachgewiesene Schaden ebenso vergütet, wie beim ausgebliebenen Gepäck, ausserdem kann die Lieferfrist versichert werden. Geräth das Stück in Verlust, so wird der gemeine Handelswerth ersetzt.

Dies sind Leistungen, welche die Post nicht ausführen kann. Es tritt noch hinzu, dass die Annahme des Expressguts bei der Eisenbahn zu allen Zeiten, zu denen die Gepäckabfertigungsstelle geöffnet ist, erfolgen kann.

Von dem Publikum in Süddeutschland werden diese Vortheile auch durchaus gewürdigt. Obst, Fleisch und andere Waaren gelangen in grossen Mengen als Expressgut zum Versande und werden oft in einer Zeit befördert, in der die Post überhaupt nicht geöffnet ist. Man denke nur an das Marktgut, welches Abends spät aufgegeben, am nächsten Tage frühzeitig an einem entfernten Orte zum Verkauf feil geboten wird. Auch will ich daran erinnern, wie häufig für Tischgesellschaften einzelne Speisen und ganze Mahlzeiten zur bestimmten Stunde als Expressgut auf nicht unerhebliche Entfernung pünktlich geliefert werden.

Im Hinblick auf solche Thatsachen, erscheint es doch sicherlich befremdlich, dass diese Abfertigungsweise sich noch kein grösseres Gebiet erobert, besonders dass das ganze preussische Eisenbahnnetz bisher darauf verzichtet hat.

Bei Verhandlungen, welche den Zweck hatten, Mittel zu suchen, den schon bestehenden Expressgutverkehr zu heben, ist als die Hauptschwierigkeit die Feststellung eines für ganz Deutschland passenden Tarifs genannt worden. Der Herr Verfasser des Aufsatzes in Nr. 16 dieser Zeitung hebt dies ebenfalls sehr richtig hervor, unterlässt es aber, näher darauf einzugehen, wohl in der Annahme, dass sich schon jemand finden werde, diese Frage zu lösen. Ob nicht auch die Schuld an einer gewissen Scheu liegt, dem Postpacketverkehr nachdrücklich Konkurrenz zu machen, oder an der mir ausgesprochenen Ansicht, dass der allgemeine Packetverkehr der Eisenbahn erhebliche Unzuträglichkeiten bereiten würde, kann dahin gestellt bleiben. Ueberfüllung der Gepäckwagen, Zugverspätungen, Unzulänglichkeit der Abfertigungsräume, Mangel an Personal u. dergl. mehr werden als Hindernisse geltend gemacht. Ich stehe nun zunächst auf dem Standpunkte, dass es vollständig unberechtigt sein würde, nur deshalb auf eine Verkehrserleichterung zu verzichten, weil der Post damit Abbruch gethan werden könnte. In erster Reihe handelt es sich m. E. zweifellos darum, dass die Eisenbahn nicht blos berechtigt, sondern auch verpflichtet ist, die ihr zu Gebote stehenden Mittel zu Verkehrserleichterungen zu verwenden; ob die Post infolge dessen eine Anzahl Packete weniger befördert, als bisher, muss dabei gleichgültig bleiben — abgesehen davon, dass es noch fraglich erscheint, ob dieselbe sehr unzufrieden damit sein würde. Ich habe Aeusserungen aus Postkreisen gehört, wonach eine Verminderung des Packetverkehrs nicht ungern gesehen werden würde.

Von einzelnen mir bekannten Fabriken werden an den Versandtagen stets mehrere hundert Packete zu je 5 kg auf einmal der Postanstalt übergeben; dass hiermit der Post nicht unerhebliche Schwierigkeiten erwachsen müssen, ist klar.

Der weitere Einwand, dass die Eisenbahn besondere Einrichtungen würde treffen müssen, um einen geregelten Packetverkehr auf weite Entfernungen einzuführen, kann ebenso wenig eine Veranlassung sein, von den angeführten Vortheilen für das Publikum abzusehen.

Es bleibt also zunächst die Tariffrage wohl die Hauptschwierigkeit.

Dass sich der süddeutsche Expressguttarif nicht für grössere Gebiete eignet, muss ohne weiteres zugegeben werden. Derselbe beruht auf folgenden Grundsätzen: Für je 5 kg und 100 km werden 0,25 ₰ gerechnet, 5 kg bilden überhaupt das geringste, 100 kg das höchste zulässige Gewicht; dieses Gewicht wird immer von 5 zu 5 kg, die Fracht auf 5 ₰ abgerundet; der geringste Frachtsatz beträgt 30 ₰.

Hiernach werden 5 kg bis zu 200 km für 50 ₰ befördert, 6 kg kosten das Doppelte und ebenso viel 10 kg.

Auf 500 km ist für 5 kg schon 1,25 ℳ. zu bezahlen. Meine Ermittelungen haben ergeben, dass sich der Expressgutverkehr daher zumeist nur auf 75 bis 100 km Entfernung bei einem durchschnittlichen Gewicht von 15 bis 20 kg bewegt. Das Publikum hat sich also im Allgemeinen diejenige Beförderungsart ausgesucht, die gegenüber der Post die grössten Vortheile bietet. Bei Festsetzung eines allgemeinen Tarifs für sämmtliche deutschen Bahnen müssten daher vor allen Dingen die Härten des bestehenden süddeutschen Tarifs vermieden werden. Er darf mit den Taxen der Post nicht in zu grossem Widerspruch stehen, er muss den Frachtgut- und Eilguttarif berücksichtigen; denn selbstverständlich würde es für die Eisenbahn höchst unbequem werden, einfach einen Theil des Fracht- oder Eilguts in Expressgut umgewandelt zu sehen — besonders soweit der Minimalsatz in Frage kommt.

Bei dem Versuche, einen passenden Tarif zu finden, bin ich auf Grund der angestellten Erhebungen zu folgenden Annahmen gelangt:

1. Das Gewicht des Expressguts hat sich zwischen 5 und 20 kg zu bewegen und ist bei der Berechnung nicht auf volle 5, sondern auf volle 1 kg aufzurunden, dagegen hat eine Aufrundung bei den Entfernungen und zwar der Einfachheit halber auf je 10 km stattzufinden.

   Es dürfte sicherlich sehr viel gerechter sein, bei grossen Entfernungen das Gewicht genau zur Berechnung zu ziehen und die Entfernungen abzurunden, anstatt 1 kg wie 5 kg zu taxiren und dabei jedes einzelne Kilometer gewissenhaft anzurechnen.
2. Als Einheitssatz ist bei dem Minimalgewicht von 5 kg 0,02 ₰ für jedes Kilogramm und bei grösseren Gewichten für jedes Kilogramm immer 0,001 ₰ mehr zu rechnen, also bei 6 kg 0,021 ₰, bei 7 kg 0,022 ₰ usw., bei 20 kg 0,035 ₰ für jede angefangenen 10 km.
3. Die Minimalsätze sind wie folgt zu bilden: bis zu 100 km für 5 kg 25 ₰, für 6 kg 30 ₰ usw., für jedes Kilogramm usw. immer 5 ₰ mehr, d. h. für 20 kg 1 ℳ.; über 100 km Entfernung sind mindestens die doppelten Sätze anzuwenden und zwar überall unter Aufrundung auf 5 ₰.

Bei dieser Berechnung habe ich die am Schlusse dieses Aufsatzes ersichtliche Tariftafel gefunden, welche zur Ersparniss von Raum zwar nicht ganz vollständig ausgeführt, doch ein hinreichend genügendes Bild von der beabsichtigten Wirkung geben wird.

Keineswegs will ich in Anspruch nehmen, dass der hier wiedergegebene Tarif der allein richtige sei, sondern ich habe mich nur bemüht, an Stelle allgemeiner Wünsche und Vorschläge einen ganz bestimmten Vorschlag zu machen, welcher mir geeignet erscheint, eine Grundlage zu bilden.

Es wird nicht nöthig sein, die einzelnen Frachtsätze näher zu erläutern, der bekannte Postpacket- und der Expressguttarif der süddeutschen Bahnen lassen sich leicht damit vergleichen, jedoch will ich hervorheben, dass die Steigerung des Satzes von 50 ₰ für 5 kg bei grösserer Entfernung als 500 km im Hinblick auf die schnellere Beförderung — gegenüber der Post — absichtlich

gewählt wurde. Dass das Höchstgewicht auf 20 kg angenommen wird, hat darin seinen Grund, dass bei Annahme einer höheren Gewichtsgrenze das Ein- und Ausladen bei grösserer Ausdehnung des Verkehrs zu beschwerlich werden würde. Ueberdies bilden 20 kg das Minimalgewicht für Frachtgut; den Versendern steht es immer noch frei, mehrere Stücke zu 20 kg aufzuliefern. Auch würde bei Zulassung grösserer Gewichte der Streckensatz nach dem gewählten Tarif erheblich ungünstiger werden.

Ich betone ausdrücklich, dass bei den von mir vorgeschlagenen Sätzen ein weiter Spielraum für Verbesserungen gegeben ist, doch dürften — vor der Beschlussfassung hierüber — zunächst eingehende Verhandlungen in besonderen Kommissionen nöthig sein. Z. B. könnte der Einsatz für 5 kg und 10 km auch 0,025 ₰ betragen und bis 20 kg auf 0,040 ₰ steigen. Es würden alsdann 5 kg für 50 ₰ nur auf 400 km befördert werden, auf 100 km 1,25 ℳ kosten usw.

Dass von vornherein der Tarif von allen nach allen deutschen Eisenbahnstationen in Anwendung kommen könnte, ist wohl nicht anzunehmen, vielmehr würde, voraussichtlich abgesehen von dem Lokalverkehr innerhalb der einzelnen Verwaltungen, der direkte Expressgutverkehr zunächst nur für bestimmte Stationen Anwendung finden können, um den Verwaltungen Gelegenheit zu geben, die erforderlichen Einrichtungen auf Grund der zu machenden Erfahrungen allmählich zu verallgemeinern. Die Weiterentwickelung würde sich dann von selbst ergeben.

Mit dem Tarif allein ist die Sache aber noch nicht abgethan, es wäre auch die Abfertigungsweise vorzuschreiben. Das bei den süddeutschen Bahnen eingeführte Verfahren wird bei grösserer Ausdehnung des Verkehrs wohl kaum beizubehalten sein. Hier wird nämlich vom Absender nur verlangt, dass er den aufgelieferten Gegenstand mit einer festen ausführlichen Adresse versieht, worauf alsdann die Abfertigung ganz ähnlich wie beim Gepäck erfolgt. Der Aufgeber erhält einen Auflieferungsschein, ein zweiter Schein begleitet die Sendung und wird nach Bestellung am Bestimmungsort beim Adressaten als Quittung benutzt, ein dritter Schein bleibt als Stamm bei der Abgangsstation, welche lediglich den Namen des Absenders, aber nicht den des Empfängers zu notiren hat. Aus den verbleibenden Stämmen werden sodann noch besondere Tages- und Monatszusammenstellungen gefertigt.

Es liegt auf der Hand, dass das Fehlen jedes schriftlichen Ausweises seitens des Absenders — an Stelle des Frachtbriefs — zu grossen Unzuträglichkeiten führen kann, z. B. wenn die am Gut befestigte Adresse verloren geht, versehentlich unrichtige Bestellung erfolgt usw. Je umfangreicher der Verkehr wird, desto mehr würden sich derartige Unregelmässigkeiten häufen, desto umfangreicher würde die Arbeit, aus den mit Blei durch Pausen hergestellten Stämmen die Rechnungen für die Kontrolen zu fertigen. Nach meinen Erfahrungen möchte ich daher bei Erweiterung des Expressgutverkehrs folgende Abfertigungsweise vorschlagen:

Dem aufgelieferten Gut ist vom Absender eine besondere Begleitkarte beizugeben; will derselbe eine Bescheinigung haben, so kann er dieselbe zweifach herstellen und die Einlieferung, wie es bei Frachtbriefen geschieht, durch Abstempelung als Duplikat sich bescheinigen lassen.

Diese Begleitkarte, welche dem Format der Postpacketadressen ähnlich sein kann, müsste folgende Angaben mit entsprechendem Vordruck erhalten:

1. Vollständige Adresse des Absenders und des Empfängers.
2. Stückzahl, wobei höchstens 3 Stück zu einer Karte gehören dürften.
3. Gewicht, Entfernung und erhobener Geldbetrag.
4. Vermerk über Lieferfristversicherung und über ertheiltes Duplikat.
5. Zugnummer und Nummer der Eintragsliste.
6. Quittung des Empfängers.

Des Raummangels wegen sehe ich davon ab, diese Begleitkarte hier bildlich darzustellen.

Dieselbe soll also den Zweck haben, nicht blos das Gut zu begleiten, sondern auch der Empfangsstation als Quittungsbelag zu dienen.

Die Absendestation könnte in diesem Falle den Eintrag ganz direkt in die Tages- bezw. Monatszusammenstellung bewirken; das ganze Pauseverfahren und die Uebertragungen von den Stämmen käme in Wegfall.

Die Eintragslisten würden für jeden Verkehr besonders anzulegen, täglich und monatlich abzuschliessen und sodann der Kontrole einzusenden sein, welche in bisheriger Weise die Abrechnung daraus bewirken könnte. Hat der Verkehr aber eine solche Ausdehnung angenommen, dass von allen nach allen Stationen abgefertigt wird, so dürfte es wohl am einfachsten sein, dass jede Bahn die von ihr erhobenen Beträge voll für sich behält und kilometrische Abrechnung ganz unterbleibt.

Der Umstand, dass bei Abfertigung des Expressgutes der Empfänger überhaupt nicht eingeschrieben wird, und dass hierdurch Reklamation hervorgerufen worden war, hatte mir Veranlassung gegeben, schon jetzt die Aenderung des bestehenden Verfahrens in Anregung zu bringen — leider ohne Erfolg, weil man davon ausging, dass die Nothwendigkeit einer derartigen Aenderung nicht genügend nachgewiesen sei. Vielleicht ist hierbei mit maassgebend gewesen, dass selbst der direkte Expressgutverkehr innerhalb der süddeutschen Bahnen wegen des hohen Tarifs zur Zeit ein noch geringer ist, weil derselbe sich, wie schon angeführt, nahezu nur auf Entfernungen von 75 bis 100 km bewegt und daher leicht übersehen werden kann.

Eine besondere Aufmerksamkeit würde noch die Regelung der Bestellung des Gutes am Bestimmungsorte bedürfen. In dieser Hinsicht haben die süddeutschen Bahnen grosse Vorbehalte gemacht; die Bestellung braucht erst, sofern nicht Selbstabholung eintritt, innerhalb der nächsten 6 Tagesstunden nach der Ankunft zu geschehen. Wenn auch selbstverständlich von dieser Frist nicht immer Gebrauch gemacht wird, so schafft sie doch eine gewisse Unsicherheit und gewährt der Willkür der Empfangsstelle zu viel Spielraum. Statt dieser Bestimmung würde es doch wohl zweckmässig sein, eine täglich mindestens 2 malige Bestellung vorzuschreiben, für grössere Stationen aber noch häufigere Bestellzeiten, je nach den örtlichen Verhältnissen.

Ganz kleine Stationen, welche nicht in der Lage sind, Bestellungen auszuführen, müssten allerdings schriftliche Benachrichtigung an den Empfänger, wie es jetzt schon geschieht, ergehen lassen. Das Bestellgeld dürfte am Orte selbst auf 10 ₰ für jedes Stück bis zu 10 kg und auf 20 ₰ für jedes Stück über 10 kg festzusetzen sein.

Die Vorbehalte, welche einzelne Bahnen hinsichtlich der Benutzung bestimmter Schnellzüge für den Expressgutverkehr machen (siehe Nr. 82 S. 792 d. Ztg.) könnten gewiss zweckmässig in den Plakatfahrplänen derart zum Ausdruck gebracht werden, dass im Kopf bei der Zugnummer ein entsprechendes Zeichen z. B. ein durchstrichenes *E* eingesetzt wird; wie ja auch die Post für ihre Beförderungen bei den Zügen verschiedene Zeichen anwendet.

Endlich müsste noch eine entsprechende Ergänzung der Vorschriften in § 39—41 der Verkehrsordnung stattfinden.

Mögen die vorstehenden Ausführungen dazu beitragen, dem Expressgutverkehr, wofür ja wohl besser Eisenbahnpacketverkehr gesagt werden könnte, eine allgemeine Annahme bei sämmtlichen deutschen Eisenbahnen zu sichern. Sollte sich diese Hoffnung verwirklichen, so würde ohne Zweifel das Publikum in Preussen und Sachsen die Vortheile der Einrichtung bald ebenso schätzen lernen, wie es in Süddeutschland der Fall ist, und dann nicht mehr darauf verzichten wollen.

	0,02	0,021	0,022	0,023	0,024	0,025	0,026	0,027	0,028	0,029	0,03	0,031	0,032	0,033	0,034	0,035	Pfennig für 1 kg
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Kilogramm
bis 100 km	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	in Pfennig
„ 280 „	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	„ „
„ 290 „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	205	„ „
„ 300 „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	195	210	„ „
„ 310 „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	185	205	220	„ „
„ 320 „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	175	190	210	225	„ „
„ 330 „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	165	180	200	215	235	„ „
„ 340 „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	155	170	185	205	220	240	„ „
„ 350 „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	145	160	175	195	210	230	245	„ „
„ 360 „	„	„	„	„	„	„	„	„	135	150	165	180	200	215	235	255	„ „
„ 370 „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	155	170	185	205	220	240	260	„ „
„ 380 „	„	„	„	„	„	„	„	125	140	„	175	190	210	230	250	270	„ „
„ 390 „	„	„	„	„	„	„	115	130	145	160	180	195	215	235	255	275	„ „
„ 400 „	„	„	„	„	„	„	„	„	150	165	„	200	220	240	260	280	„ „
„ 410 „	„	„	„	„	„	105	120	135	„	170	185	205	225	245	265	290	„ „
„ 420 „	„	„	„	„	95	„	125	140	155	175	190	210	230	250	275	295	„ „
„ 430 „	„	„	„	„	„	110	„	„	160	„	195	215	235	260	280	305	„ „
„ 440 „	„	„	„	85	100	„	130	145	165	180	200	220	240	265	285	310	„ „
„ 450 „	„	„	„	„	„	115	„	150	„	185	205	225	245	270	295	315	„ „
„ 460 „	„	„	75	„	„	„	135	„	170	190	210	230	255	275	300	325	„ „
„ 470 „	„	„	„	90	105	120	„	155	175	195	215	235	260	280	305	330	„ „
„ 480 „	„	65	„	„	„	„	140	160	„	„	220	240	265	285	310	340	„ „
„ 490 „	„	„	80	95	110	125	145	„	180	200	225	245	270	295	320	345	„ „
„ 500 „	„	„	„	„	„	„	„	165	185	205	„	250	275	300	325	350	„ „
„ 510 „	55	„	„	„	115	130	150	170	190	210	230	255	280	305	330	360	„ „
„ 600 „	60	80	95	115	130	150	175	195	220	245	270	300	330	360	390	420	„ „
„ 800 „	80	105	125	150	175	200	230	260	295	325	360	400	440	475	520	560	„ „
„ 1000 „	100	130	155	185	220	250	290	325	365	410	450	500	545	600	650	700	„ „

Elektrische Heizung der Eisenbahn- und Strassenbahnwagen.

Im „Bulletin de la commission internationale du congrès des chemins de fer“ (Brüssel) bespricht der Ingenieur Verole die Bedingungen, unter welchen sich die Anwendung elektrischer Heizung für Eisenbahn- und Strassenbahnwagen empfiehlt. Wir entnehmen den die Angelegenheit in schätzenswerther Weise klärenden Ausführungen nachstehendes:

Die Anwendung der elektrischen Heizung bietet hauptsächlich folgende Vortheile:

1. keine Gaserzeugung, keine unangenehme oder schädliche Ausdünstung,
2. geringste Brand- und Explosionsgefahr, selbst bei Entgleisungen und Zusammenstössen,
3. leichte Regelung der Wärme,
4. Unabhängigkeit der in einem Wagen angewendeten Heizapparate von einander.

Bei dem gegenwärtigen Stande der Elektrotechnik kann die elektrische Heizung nur in Frage kommen für Wagen, welche direkt oder indirekt durch Elektrizität bewegt werden, mag dieses nun mit Hilfe von Akkumulatoren, die im Wagen selbst untergebracht sind, oder mit Hilfe von oberirdischen, unterirdischen oder in Erdgleiche verlegten Leitungen geschehen. Um Fahrzeuge, welche mittelst thierischer oder mechanischer Kraft bewegt werden, elektrisch zu heizen, würde man besondere Einrichtungen nöthig haben, deren Kosten — abgesehen von dem erheblichen Raumbedürfniss — zu dem erzielten Nutzen in krassem Missverhältnisse stehen würden.

Hierbei drängt sich indessen unwillkürlich die Frage auf, ob nicht wenigstens die Wagen, welche zwar nicht elektrisch bewegt, aber elektrisch beleuchtet werden, von der eben ausgesprochenen Regel auszunehmen sein möchten. Als Antwort möge die Betrachtung eines einfachen Falles dienen.

Nehmen wir an, es werde durch den Dampf der Lokomotive ein Motor getrieben, der auf eine zur Lieferung des elektrischen Lichtes und der elektrischen Heizung bestimmte Dynamomaschine einwirkt. Der Zug möge 14 Wagen und in jedem Wagen 5 Lampen von je 16 Kerzen Stärke enthalten; eine Kerze möge 2,5 Watts erfordern. Der Bedarf an elektrischer Energie stellt sich daher für die Dauer der Beleuchtung auf

$$5 \,.\, 16 \,.\, 2{,}5 \,.\, 14 = 2\,800 \text{ Watts.}$$

Unter Nichtberücksichtigung der übrigens geringen Verluste in den Leitungen und bei 0,9 Nutzleistung der Dynamo ergibt sich für die Beleuchtung ein Kraftbedarf an der Motorwelle von

$$\frac{2\,800}{0{,}9 \,.\, 736} = \text{rund } 4{,}5 \text{ PS } (736 \text{ Watts} = 1 \text{ PS}).$$

Setzen wir nun unter Nichtberücksichtigung der von den Reisenden erzeugten Wärme voraus, dass die Wärmemenge genügend sei, welche von 2 gewöhnlichen Fusswärmern in jedem Abtheil während zweier Stunden ausströmt, so erhalten wir bei 11,5 kg Eigengewicht sowie 0,114 spezifischer Wärme der Fusswärmer selbst, ferner bei 11 kg Gewicht und 45° durchschnittlicher Wärme des Füllwassers eine Wärmewirkung, wenn jeder der 14 Wagen 4 Abtheilungen hat, von

$$2 \,.\, 4 \,.\, 14 \,.\, 45\,(11 + 11{,}5 \,.\, 0{,}114) = \text{rund } 62\,000 \text{ Kalorien.}$$

Wir sehen auch hier von den Leitungsverlusten ab und finden, dass zur Hervorbringung dieser Wärmemenge der Dampfmotor in der Sekunde

$$\frac{62\,000 \,.\, 425}{2 \,.\, 60 \,.\, 60} = \text{rund } 3\,660 \text{ mkg } (1 \text{ Kalorie} = 425 \text{ mkg})$$

$$\text{d. s. } \frac{3\,660}{0{,}9 \,.\, 75} = \text{rund } 54 \text{ PS. leisten muss.}$$

Für den doppelten Zweck der Beleuchtung und Beheizung würde also keine geringere Kraft als

$$4{,}5 + 54 = 58{,}5 \text{ PS.}$$

an der Motorwelle sich zu bethätigen haben. Da nun in der Praxis die Erzeugung der für die Heizung bestimmten Energie nicht ganz gleichmässig ist, so wird man dem Motor mindestens eine Kraftleistung von 65 PS. beilegen müssen. Es ist klar, dass die Kosten für einen Motor von 65 PS. mit zugehöriger Dynamo sehr beträchtlich höhere sind, als die eines Motors von 4,5 bis 5 PS. Ebenso wachsen die Kosten der Leitungen und der biegsamen Verbindungsstücke zwischen den einzelnen Wagen, selbst wenn man in Rechnung zieht, dass die Leitungs-Querschnitte aus Gründen ihrer mechanischen Widerstandsfähigkeit unter ein gewisses Mindestmaass nicht herabgehen dürfen. Ferner werden der Motor und die Dynamo einen wesentlich grösseren Raum beanspruchen. Der Verbrauch an Brennmaterial wird sich, selbst wenn man nur 2 kg stündlich für 1 PS. rechnet, auf 130 kg in der Stunde stellen und es entsteht daraus — abgesehen von den Kosten — ein ernstlicher Missstand insofern, als das Gewicht der Kohlen und die Wassermenge, welche der Tender aufzunehmen hat, bedenklich zu

nehmen. Schon unter den eben erörterten Bedingungen würde also die elektrische Heizung in wirthschaftlicher Hinsicht allen anderen Systemen offenbar unterlegen sein.

Wir können daraus leicht ermessen, welch' ungeheurer Kraftbedarf nöthig wäre, wenn wir nicht, wie geschehen, mit einer sehr mässigen und auf die Füsse beschränkten Erwärmung rechnen, sondern den strengsten Kältegraden Trotz bieten, die Wagen in ganzem Umfange heizen, ausserdem angemessen lüften wollten. Wir müssten dann nicht mit 62 000, sondern mit etwa 350 000 Kalorien rechnen, deren man in Russland nicht selten bedarf. Die elektrische Heizung steht also bezüglich des Kraftbedarfs so weit über der elektrischen Beleuchtung, dass bei Vorhandensein der letzteren die Einrichtung der ersteren noch lange nicht wirthschaftlich ist.

Selbstverständlich würden die aus vorstehendem gezogenen Schlüsse weniger ungünstig geworden sein, wenn wir mit einem weniger schweren Eisenbahnzug gerechnet hätten; aber immerhin muss man von elektrischer Heizung auch bei den leichtesten mit Dampf betriebenen Eisenbahnzügen abrathen.

Bei den ganz leichten Zügen der Dampfstrassenbahnen würde zwar die Einrichtung für elektrische Heizung annehmbare Abmessungen haben, aber man scheut sich bekanntlich, für diese von den Reisenden nur auf kurze Zeit benutzten Beförderungsmittel Neuerungen einzuführen, die nicht durchaus nothwendig sind.

Zu ähnlich ungünstigen Ergebnissen würde man auch bei Untersuchung des Falles kommen, wo die elektrische Beleuchtung durch Dynamos erzeugt wird, die von den Wagenachsen selbst getrieben werden.

Doch auch dort, wo die elektrische Beleuchtung mit Hilfe von beweglichen Akkumulatoren erfolgt, werden wir ohne weiteres ersehen, dass die gleichzeitige Beleuchtung und Beheizung wegen des geradezu enormen Gewichtes der Akkumulatoren sich verbietet. Unter Festhaltung der eingangs gemachten Voraussetzungen eines Zuges von 14 Wagen mit 62 000 Kalorien Wärmebedarf in 2 Stunden ergeben sich

$$\frac{62\,000 \cdot 425 \cdot 736}{2 \cdot 60 \cdot 60 \cdot 75} = \text{rund } 35\,900 \text{ Watts}$$

und unter der Annahme, dass, wie bei Akkumulatoren für Beleuchtung üblich, diese alle 15 Stunden ausgewechselt werden und dass ein Akkumulatorgewicht von 1 kg 18 Wattstunden in einer Stunde entspricht, erhalten wir

$$\frac{35\,900 \cdot 15}{18} = \text{rund } 30\,000 \text{ kg}$$

d. i. 2 150 kg für jeden Wagen.

Dies Ergebniss ist entmuthigend und man hat nicht nöthig, die sehr erheblichen Kosten für Amortisation, Unterhaltung der Akkumulatoren und vermehrte Zugkraft zu berechnen, die auch dann noch beträchtlich sein würden, wenn die elektrische Energie mittelst Wasserkraft gewonnen würde.

Wir wollen nun dem Falle einer elektrischen Strassenbahn mit beweglichen Akkumulatoren näher treten. Man wird mit Rücksicht auf die kurze Zeit des Verweilens der Reisenden in solchen Wagen mit der Annahme von 1 100 Kalorien in der Stunde für gemässigte Klimate auskommen und bedarf zu deren Hervorbringung

$$\frac{1\,100 \cdot 425 \cdot 736}{60 \cdot 60 \cdot 75} = \text{rund } 1\,275 \text{ Watts.}$$

Unter Zugrundelegung von Erfahrungszahlen, nämlich 2 000 kg als Gewicht der Akkumulatoren für jeden Wagen, 3 600 Wattstunden als Energieinhalt der Akkumulatoren und 5 000 Watts als mittlere Arbeitsleistung derselben, erhalten wir das einem Watt entsprechende Akkumulatorgewicht

$$\frac{2\,000}{5\,000} = 0{,}4 \text{ kg,}$$

also das gesammte für die Heizung nöthige Akkumulatorgewicht

$$0{,}4 \cdot 1\,275 = \text{rund } 510 \text{ kg.}$$

Diesem Gewichte muss allerdings noch dasjenige zugerechnet werden, welches dem durch die Gewichtsvermehrung bedingten Mehraufwand an Zugkraft entspricht. Immerhin erscheint solche Gewichtsvermehrung nicht unzulässig, wenn man in Betracht zieht, dass man über vollständige Einrichtungen für das Laden, das Bewegen und Auswechseln der Akkumulatoren verfügt.

Könnte oder wollte man indessen das Gewicht der Wagen nicht vermehren, so würde es auch möglich sein, die Heizung mit Hilfe der für die Zugkraft bestimmten Akkumulatoren zu erzielen, indem man sie für die Winterzeit zu erhöhter Leistung anspannt. In dem gewählten Beispiel müsste die Energie des Entladestromes um etwa 26 % vermehrt werden. Halten also unter den oben gemachten Voraussetzungen die Akkumulatoren, falls sie der Zugkraft allein dienen, bis zum Auswechseln oder Wiederladen etwas über 7 Stunden vor, so folgt, dass schon nach 5 Stunden eine Erneuerung der Batterien nöthig wäre, wenn diese für die Fortbewegung und Heizung der Wagen zugleich benutzt würden. Das ist ohne ernstliche praktische Bedenken in vielen Fällen ausführbar. Da bekanntlich häufig der Verkehr im Winter geringer ist als im Sommer, so wird man in solchen Fällen sogar mit Elektrizität heizen können ohne Vermehrung des Gewichts oder ohne häufigere Auswechselung der Batterien.

In einem Falle ist die elektrische Heizung nicht nur besonders zweckmässig und rathsam, sondern drängt sich gewissermaassen von selbst auf, d. i. der Fall der unmittelbaren Energieübertragung von einer oder mehreren stationären Erzeugungsstellen aus. In diesem Falle erfordert die elektrische Heizung keine Einrichtungskosten; nur die in den Wagen aufzustellenden Heizapparate sind zu beschaffen, die man auch bei keinem anderen System entbehren kann. Die Betriebskosten sind geringe, fallen unter Umständen ganz fort. Es wird nur nöthig sein, die Widerstände, welche stets zwischen der Leitung und dem Elektromotor zum Zwecke der Regelung der Fahrgeschwindigkeit eingeschaltet sind, zweckmässig einzurichten und im Innern des Wagens so aufzustellen, dass sie als Heizkörper dienen können. Auf diese Weise kann die Energie, welche sonst in den Regulirwiderständen verloren geht, für die Heizung ausgenutzt werden und wird für diesen Zweck oft völlig hinreichen. Bei Benutzung von Anhängewagen kann man biegsame Leitungsverbindungen anbringen; natürlich können für diese Wagen die Kosten der elektrischen Heizung nicht gleich Null sein, wie bei den Motorwagen selbst.

Solche Ausnutzung der Regulirwiderstände ist bei Benutzung von Akkumulatoren nicht angängig, weil hier die eingeschalteten Widerstände untergeordneter Art sind, und der veränderliche Kraftbedarf ohne merkbaren Energieverlust durch verschiedene Schaltung der Akkumulatorzellen erreicht wird. Natürlich gilt das, was soeben von den durch stationäre Werke versorgten elektrischen Bahnen gesagt ist, im grossen und ganzen auch von den durch Heilmann's Lokomotive bewegten Zügen, welche die energieschaffende Einrichtung mit sich führen.

Ein anderes Beispiel für die kostenlose oder nahezu kostenlose Anwendung elektrischer Heizung bilden die hydroelektrischen Gebirgsbahnen, deren Sommerverkehr im allgemeinen grösser ist, als der Winterverkehr, weshalb im Winter die Zahl und Belastung der Züge eingeschränkt wird. Man gewinnt auf diese Weise im Winter einen Ueberschuss an elektrischer Kraft, der für die Heizung zweckmässige Verwendung finden kann.

Ziehen wir das Schlussergebniss unserer Betrachtungen, so finden wir, dass bei dem gegenwärtigen Stande der Elektrotechnik die elektrische Heizung im allgemeinen anwendbar und empfehlenswerth ist, wo die Zugkraft auf elektrischem Wege gewonnen wird; andererseits kann sie trotz ihrer unleugbaren Vortheile mit anderen Heizungssystemen dort nicht in Wettbewerb treten, wo die Wagen durch andere als elek-

trische Kräfte fortbewegt werden, es müsste denn gelingen, die Wärme mit geringen Kosten unmittelbar in Elektrizität zu verwandeln, wie man letztere in erstere umformt, oder eine neue Art Akkumulatoren zu bauen, welche zugleich billig, leicht, von langer Dauer, grosser Aufnahmefähigkeit sowie leicht zu handhaben und zu laden sind.

November 1897.

Struck.

Saisontarife.

Die „Vossische Zeitung" bringt in der Abendausgabe vom 9. d. Mts. (Nr. 527) einen bemerkenswerthen Aufsatz über den Wagenmangel bei den Staatseisenbahnen, in welchem auf die rastlose Bewegung, die ewige Unruhe, den unaufhörlichen Wechsel im Verkehrsleben hingewiesen und bedauert wird, dass die Eisenbahnverwaltungen nicht in der Lage seien, diesen Veränderungen zu folgen. In dieser letzteren Hinsicht wird in dem Artikel folgendes ausgeführt:

> Wie alles schwankt, schwankt auch die Menge der Frachten, die der Eisenbahn zur Beförderung angeboten werden. Und da die Menge der der Eisenbahn zur Verfügung stehenden Betriebsmittel nicht ebenso schnell schwanken kann wie die Nachfrage nach Frachtgelegenheit, so ist die Eisenbahn in beständiger Verlegenheit. In flauen Zeiten stehen ihre Eisenbahnwagen als ein todtes und fressendes Kapital da; in belebten Zeiten bringt sie den Verkehr durch Wagenmangel in Verzweiflung.
>
> Abstellen lässt sich dieses Uebel nicht; aber es lässt sich lindern. Die Frachtpreise der Eisenbahnen müssen den schwankenden Verkehrsverhältnissen gegenüber selbst bewegliche sein. Es ist eine Wohlthat, dass bei Getreideüberfluss die Getreidepreise sinken; es ist eine Wohlthat, dass bei Kapitalsüberfluss der Diskonto sinkt; es wäre eine Wohlthat, wenn bei Wagenüberfluss der Frachtpreis der Eisenbahnen sinkt. Bewegliche Tarife, insbesondere Saisontarife, die in Zeiten der Geschäftsstille ein Angebot an Frachten hervorlocken, würden der Eisenbahn Gelegenheit bieten, ihr Kapital besser auszunutzen, und würden dem vorbeugen, dass zu anderen Zeiten das Frachtgebot übermässig steigt und Wagenmangel hervorruft. Hand in Hand mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen hat man ein starres unbewegliches System der Eisenbahntarife geschaffen, das jetzt wie eine eiserne Faust auf dem Verkehr lastet. Grössere Beweglichkeit der Eisenbahntarife ist ein dringendes Bedürfniss des Verkehrs.

Der Gedanke einer künstlichen Alimentation des Verkehrs in den frequenzärmeren Monaten durch Verwilligung billigerer Frachten hat an sich viel Bestechendes und ist auch von den Eisenbahnverwaltungen schon wiederholt in Erwägung gezogen worden. Der Eisenbahn könnte nichts erwünschter sein, als wenn auf diesem Wege zu einer gewissen Gleichmässigkeit in der Güterverkehrsbewegung zu gelangen wäre, wenn von dem „zuviel" der besonders verkehrsreichen Jahreszeit ein Theil auf die ruhige Saison übertragen und hierdurch eine gleichmässigere und deshalb vollkommenere Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel und Personalkräfte ermöglicht werden könnte. Dies würde thatsächlich — wie der Artikel richtig bemerkt — der Eisenbahnverwaltung Gelegenheit geben, ihr Kapital besser auszunutzen und viele Klagen würden verstummen, die jetzt zu Zeiten regeren Güterandrangs gegen die Eisenbahn laut werden.

Andererseits ist zu berücksichtigen, dass der praktischen Verwerthung des angeregten Gedankens nicht unerhebliche Bedenken entgegenstehen. Die Eisenbahnen haben dem Treiben und Hasten des Verkehrs immer möglichst zu folgen gesucht, sie sind sich bewusst, nie gerastet zu haben, wenn die Wogen des wirthschaftlichen Lebens hochgingen. Aber gerade im Tarifwesen müssen sie der allgemeinen Stimmung Rechnung tragen, welche **dauernde** Zustände wünscht und vor jeder unterschiedlichen Behandlung der Frachtinteressenten warnt. Der Handel will seine Berechnungen nicht durch Schwankungen der Frachtpreise gestört sehen, er verlangt Stetigkeit der Eisenbahntarife, er fordert Kenntniss von Erhöhungen viele Wochen bevor sie eingeführt werden. Diesen Forderungen kann sich die Eisenbahnverwaltung nicht entziehen.

Demungeachtet haben die Eisenbahnen, wie bereits erwähnt, die Frage der Saisontarife schon vor Jahren in Erwägung gezogen, speziell in der Richtung, ob nicht der Kohlenbezug während der Sommermonate zu begünstigen sei, um die Herbstmonate, wo erfahrungsgemäss der grösste Güterandrang stattfindet, zu entlasten. Wäre dieser Plan durchführbar gewesen, so hätte das für die Eisenbahnverwaltungen einen grossen Gewinn bedeutet, die gegenwärtig zu der gleichen Zeit den ungeheuren Ansprüchen der Zuckerindustrie zu genügen und den Bedarf an Heizmaterial für den Winter zu befördern haben. Rüben lassen sich zu keiner anderen Zeit versenden, wohl aber die Kohlen; auch wird die Kohle in den bedeutendsten Massen befördert; ein Saisontarif für andere Güter würde kaum eine Wirkung in der hier fraglichen Hinsicht äussern können. Aber der — im übrigen glückliche — Umstand, dass die Kohle kein hochwerthiger Gegenstand ist, tritt dem grösseren Bezuge auf Lager und damit der Erstellung eines Saisontarifs überhaupt entgegen. Vorrath ist Stillstand; im wirthschaftlichen Leben gibt es aber — wie die „Vossische Zeitung" ganz richtig sagt — keinen Stillstand. Die Kohle muss in der Regel ohne grösseren Verzug verbraucht werden, wenn ihr Konsum wirthschaftlich sein soll. Das Kapital will arbeiten und die geringe Ersparniss an Fracht für ein an sich geringwerthiges Material lohnt nicht den Aufwand für grosse Lagerräume und für Zinsenverlust, ganz abgesehen davon, dass gewisse Kohlensorten, wie z. B. Braunkohle, durch Lagerung eine Werthsverminderung erleiden.

Nicht nur die Eisenbahnen, sondern auch die Kohlenwerke würden an einer mehr gleichmässigen Vertheilung des Absatzes auf die einzelnen Jahreszeiten das grösste Interesse haben. Deshalb wird seit Menschengedenken der Preis der Kohle von den Werken im Sommer niedriger gestellt, als innerhalb der übrigen Jahreszeiten, und zwar handelt es sich hier oft um Differenzen, welche weit grösser sind wie der Nachlass, den die Eisenbahn im günstigsten Falle auf die Fracht gewähren könnte. Trotzdem bleibt auch hier der Erfolg zumeist aus — ein Beweis dafür, dass, wie die Eisenbahnverwaltung, so auch die Kohlenwerke der Thatsache gegenüber machtlos sind, dass die Kohle erst dann bestellt wird, wenn sie gebraucht wird.

Hiernach allenthalben vermögen wir an einen Erfolg der in dem Artikel der „Vossischen Zeitung" angeregten Maassnahme nicht zu glauben, selbst wenn die Eisenbahnverwaltungen angesichts der gegenwärtigen, durch den massenhaften Güterandrang hervorgerufenen Schwierigkeiten bereit sein sollten, einen Versuch in der angedeuteten Richtung zu wagen. Unbegründet ist die Ansicht, dass die Stabilität der Frachttarife mit dem System des **Staatsbahnwesens** zusammenhänge, dass „Hand in Hand mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen ein starres unbewegliches System der Eisenbahntarife geschaffen worden sei, welches jetzt wie eine eiserne Faust auf dem Verkehr laste." Auch die früheren Privateisenbahnen haben unseres Wissens keine Saisontarife gehabt und die Geschäftswelt würde vermuthlich sehr unzufrieden damit sein, wenn etwa in weiterem Umfange an der Beständigkeit der Tarife gerüttelt werden sollte, lediglich um gewissen Opportunitätsrücksichten, die zunächst **vom Standpunkte der Eisenbahn aus** geltend zu machen sind, Rechnung zu tragen.

Die Aufhebung des Mahlverkehrs.

Auf Grund des autonomen österr. Zolltarifes vom Jahre 1882 war die Zollrestitution für Getreide, welches zum Vermahlen importirt und als Mehl wieder ausgeführt worden war, zugestanden worden. Die Regierung gewährte, wenn die Ausfuhr des gewonnenen Mehles binnen einem Jahre seit der Einfuhr des zu vermahlenden Getreides erfolgte, die Zollrückvergütung, und zwar nach dem Grundsatze, dass für je 70 kg ausgeführten Weizenmehles beziehungsweise für je 65 kg Roggenmehles der auf 100 kg Weizen oder Roggen entfallende Zoll zurückerstattet wurde. Dabei verzichtete die Regierung — und hierin liegt der Schwerpunkt der Begünstigung — auf den Nachweis der individuellen Identität zwischen eingeführtem Getreide und ausgeführtem Mehle, und sie begnügte sich mit der Forderung, dass das zur Versendung ins Ausland gelangende Mahlprodukt „der Gattung nach" mit dem unter Vorbehalt der Zollrestitution eingeführten Getreide identisch sein müsse, ohne eine Kontrole dafür zu verlangen, dass das Mehl thatsächlich aus dem bestimmten Getreide ausländischen Ursprungs stamme. Der Mahlverkehr war ursprünglich sowohl im Interesse der österreichischen als der ungarischen Mühlen gefordert worden, und thatsächlich machten namentlich in der ersten Zeit insbesondere die galizischen Mühlen, für welche die Einfuhr von russischem Getreide zu Vermahlungszwecken ein Bedürfniss war, von diesem Verkehre vornehmlich Gebrauch. Gleichwohl war der Umfang des Mahlverkehres anfangs noch ziemlich bescheiden. Erst als im Jahre 1887 der Weizenzoll auf den dreifachen Betrag seiner bisherigen Höhe stieg, entwickelte sich die zollfreie, für Vermahlungszwecke bestimmte Getreideeinfuhr aus Serbien in rascher Steigerung, während die Einfuhr aus Rumänien vorläufig noch durch den Zollkrieg unterbunden war. Im Jahre 1891 war der Zollkrieg beendet, und die Weizeneinfuhr aus Rumänien, welche im Jahre 1889 nur 12067 Metercentner betrug, stieg bis auf 1,2 Millionen Metercentner. Von diesem Zeitpunkte beginnen die Klagen und die Agitation gegen den Mahlverkehr und gegen die ungarischen Mühlen. Unter dem Einflusse, welchen die zollfreie Einfuhr von Getreide zu Vermahlungszwecken aus den Balkanländern übte, vollzog sich ein Aufschwung der ungarischen Mühlen, welcher durch die zielbewusste Industriepolitik der ungarischen Regierung auf tarifarischem und steuerpolitischem Gebiete mächtig gefördert wurde; gleichzeitig gingen aber die Mühlen in Oesterreich und namentlich in den Grenzdistrikten Böhmens an Zahl und Geschäftsumfang stetig zurück. Unter der Einwirkung des zollfreien Restitutionsverkehres nahm die Mehlzufuhr der ungarischen Mühlen nach Oesterreich bedeutend zu, während die österreichischen Mühlen ihr inländisches Absatzgebiet nicht zu behaupten vermochten, sondern gegenüber der mächtigen Konkurrenz der ungarischen Mühlen, welche alle Vortheile der günstigen Lage, des Grossbetriebes, sowie der kräftigen industriellen Förderung geniessen, unterlagen. Die Agitation richtete ihre Spitze in erster Reihe gegen die ungarischen Mühlen; aber auch in Ungarn selbst klagten die Landwirthe über den Druck, welchen die durch den Mahlverkehr geschaffene Ermässigung der Mehlpreise auf die Getreidepreise übte. Die österr. Regierung trug bereits im Jahre 1896, nachdem vorher eine Enquête über den Mahlverkehr abgehalten worden war, diesen Wünschen Rechnung, indem sie durch eine anfangs Januar 1896 im Einvernehmen mit Ungarn veröffentlichte Verordnung eine wesentliche Erschwerung und Einschränkung der Begünstigungen des Mahlverkehres bewirkte. Die Frist, innerhalb welcher die Zollrückvergütung begehrt werden kann, wurde von einem Jahre auf sechs Monate herabgesetzt. Das Ausbeuteverhältniss, welches bei Weizen 70, bei Roggen 65 % betrug, wurde auf volle 100 % erhöht, so dass für 100 kg Mehl der Zoll von nur 100 kg Getreide rückvergütet wurde. Die Zollsicherstellung musste ausschliesslich in baarem Gelde erfolgen. Bereits vorher hatte die ungarische Regierung, um dem am lebhaftesten bemängelten Uebelstande zu steuern, verfügt, dass die in Ungarn früher allgemein zugestandene Verlängerung der Rückvergütungsfristen künftig zu entfallen habe. Diese strengen Vorschriften trafen in erster Reihe die Ausfuhr feiner Mehle, übten aber noch nicht ihre volle Wirkung, da der Mahlverkehr hauptsächlich infolge der von der ungarischen Regierung gleichzeitig zugestandenen namhaften Refaktien für die ungarischen Mühlen keine nennenswerthe Abnahme erfuhr und die Ueberfluthung Oesterreichs mit ungarischem Mehle andauerte. Die Agitation in beiden Reichshälften wurde denn auch durch diese Konzession nicht zufriedengestellt. Sie nahm im Gegentheile noch viel leidenschaftlichere Formen an; auf zahlreichen österreichischen Müllertagen wurde die sofortige Einstellung des Mahlverkehres begehrt, in Oesterreich und Ungarn wurde die Regierung von den Müllern und Landwirthen zur Aufhebung dieses Veredelungsverfahrens gedrängt, und so entschloss sich die österreichische Regierung, die Aufhebung des Mahlverkehres, unabhängig von dem zustandekommen des ganzen Ausgleichskomplexes, anzubahnen. Der österreichische Finanzminister kündigte in einer der letzten Sitzungen des Budgetausschusses an, dass es viele Monate der schwierigsten Verhandlungen gekostet habe, die Aufhebung des Mahlverkehres gegenüber Ungarn durchzusetzen. Endlich habe es aber die Regierung erreicht und habe es überdies anlässlich des Ausgleichsprovisoriums durchgesetzt, dass der Mahlverkehr schon mit 1. Januar 1898 aufgehoben werde, aber unter der ausdrücklichen Voraussetzung, dass der Ausgleich parlamentarisch zustande komme. Komme das Ausgleichsprovisorium auf diesem Wege nicht zustande, dann werde auch die im Interesse der österreichischen Volkswirthschaft so lebhaft angestrebte Aufhebung des Mahlverkehres mit 1. Januar 1898 nicht ins Leben treten können.

Zur Frage der Amtskautionen.

Im Anschluss an den in No. 86 dieses Blattes enthaltenen Artikel über „die Amtskautionen der Beamten" ist uns von der Direktion der Gotthardbahn in dankenswerther Weise ein Bericht zur Verfügung gestellt worden, welcher von dieser im Jahre 1893 über die gleiche Frage an den Verwaltungsrath der Gesellschaft erstattet worden ist und die Veranlassung zur gänzlichen Beseitigung des Amtskautionswesens innerhalb des Bereichs der Gotthardbahn gegeben hat.

Mit Rücksicht auf das grosse Interesse, welches gerade die Kautionsfrage jetzt überall in Anspruch nimmt, glauben wir die ebenso treffenden als allgemein interessanten Ausführungen jenes Berichtes hier im wesentlichen wiedergeben zu sollen; aus denselben geht hervor, dass die Sicherheitsleistung seitens der Gesellschaftsbeamten — obwohl auch Realkaution, durch Hinterlegung von Werthpapieren usw. zugelassen war — ganz überwiegend durch Bestellung von Bürgen (Bürgschaftsgenossenschaften) erfolgte. Der Bericht sagt:

„Das Kautionswesen der Eisenbahngesellschaften ist eine Einrichtung, die so ziemlich unbesehen von der Staatsverwaltung auf die sog. „öffentliche Unternehmung" übertragen worden ist. Der Staat selber hat die Forderung, dass er ausnahmsweise, so weit als thunlich, vor jedem Schaden bewahrt bleiben solle, dem römischen Recht entnommen. Es ist nun keine Frage, dass dieses System der Sicherstellung seine Vortheile hat; die Nachtheile dürften aber überwiegen.

¶ 1. Der Hauptvortheil ist selbstverständlich die ganze oder die annähernde Vergütung eines Schadens, sei es, dass diese auf die Schultern des Fehlbaren, sei es, dass sie auf Dritte, die in der Regel schuldlos sind, gelegt werde. Der Staat und die öffentliche Unternehmung fragt nicht nach dem Verschulden, sondern ist einfach zufrieden, wenn der Schaden ersetzt wird.

Neben diesem sehr materiellen Vortheil wird auch von einem ideellen Nutzen gesprochen. Man behauptet, dass das Kautionswesen die Angestellten zum Sparen führe. Diese Behauptung mag vor der Gründung der Bürgschaftsgenossenschaften eine gewisse Berechtigung gehabt haben, da eben mancher Angestellte gezwungen war, eine Realkaution durch Soldabzüge aufzubringen. Dabei war aber allerdings, nebenbei bemerkt, für die Sicherung der Gesellschaft, die doch der Hauptzweck des ganzen Kautionswesens sein soll, schlecht gesorgt, wenigstens für die ersten Anstellungsjahre. Seitdem auch bei der Gotthardbahn die Bürgschaftsgenossenschaft thätig ist (1886) und von Jahr zu Jahr mehr Mitglieder erhält, ist dieser ideelle Vortheil sehr gering geworden, da sich nur mehr eine sehr kleine Zahl von Angestellten der Sicherstellung durch Soldabzüge bedient.

Es wird seit der Gründung der Bürgschaftsgenossenschaft hier und da noch von einem andern Vortheile gesprochen. Man sagt, dass sich die Mitglieder des Vereins gegenseitig überwachten, dass also eine automatische Kontrole in dieser Genossenschaft liege. Eine solche Wirkung haben wir bis heute nicht wahrnehmen können. Diese Kontrole wäre übrigens auch ein sehr zweifelhaftes Geschenk,

denn sie würde ohne Zweifel zur Spionage, Angeberei usw. führen.

2. Diesen wirklichen und vermeintlichen Vortheilen stehen nun aber viele Nachtheile gegenüber. Bevor wir auf sie im einzelnen eintreten, wollen wir die Frage untersuchen, ob das ganze Kautionssystem, wie es vom Staat und von den sog. öffentlichen Unternehmungen gehandhabt wird, richtig sei. Man ist an dieses seit langer Zeit eingeführte System so sehr gewohnt, dass man es gar nicht mehr auf seine Richtigkeit untersucht.

Im Verkehrsleben ist die Sicherung von Rechtsansprüchen, die noch nicht vorhanden sind, sondern sich nur möglicherweise bilden können, eine grosse Ausnahme, und wohl nach der Natur der Verhältnisse. Man lässt sich Sicherheit geben für die Erfüllung eingegangener, bereits vorhandener Verpflichtungen, z. B. für die Rückzahlung eines Darlehens, für die Lieferung eines Gegenstandes, Werkes u. dgl., aber doch ausserordentlich selten für Verpflichtungen, deren Voraussetzung grobe Fahrlässigkeit oder Arglist ist. Kein Kaufmann denkt daran, vom Handlungsdiener Sicherstellung für Veruntreuungen zu verlangen; kein Dienstherr oder Arbeitgeber verlangt etwas ähnliches vom Dienstboten oder Arbeiter; der Verkehr würde sich Fesseln anlegen, die geradezu unerträglich wären. Nur der Staat und die öffentliche Unternehmung will für alle Zufälligkeiten Deckung haben und tritt damit in Widerspruch mit den übrigen Gewohnheiten des Verkehrslebens.

Man kann nun freilich einwenden: warum soll sich die öffentliche Unternehmung diese Deckung nicht verschaffen, wenn sie diese haben kann; die Stellungen, die hier geboten werden, sind so gut bezahlt, dass der Angestellte die Sicherheit gerne beibringt. Die Behauptung, dass die Beamten und Angestellten der Eisenbahngesellschaften besser besoldet seien als diejenigen in Privatgeschäften, die keine Sicherstellung verlangen, ist unrichtig. Die Erfahrung zeigt auch, dass die Angestellten gar oft die grösste Mühe haben, die Sicherstellung aufzubringen. Wäre die Behauptung richtig, so müsste man die Realkaution zur Regel machen. Dies wäre aber geradezu unmöglich, und zwar — glücklicherweise — im eigenen Interesse der Eisenbahn, da sie sich bei der Auswahl der Angestellten Schranken setzen müsste, die oft die tüchtigsten Leute ausschlössen. Man ist deshalb genöthigt, die Personalkaution anzunehmen, und es ist Thatsache, dass diese Sicherstellung die Regel bildet.

Ist das System der Sicherstellung, wie es von den Eisenbahnen praktizirt wird, an und für sich im Widerspruch mit den allgemeinen Regeln des Verkehrslebens, so wird es nun mit der Annahme der Personalkaution erst recht schief.

In der Sittenlehre und im Recht gilt als Regel, dass für grobe Fahrlässigkeit und Arglist der Schuldige zu haften habe. Kann der Schuldige den Schaden nicht ersetzen, so hat ihn derjenige zu tragen, der ihn in seinen Dienst genommen hat. Mit der Annahme der Personalkaution verlässt der Staat und die öffentliche Unternehmung diese Grundsätze und verlangt, dass unschuldige Dritte für den Schaden aufkommen sollen.

Das System dieser Kautionspflicht leidet aber auch sonst an grossen Mängeln.

a) Es ist ganz unmöglich, von den Angestellten Sicherstellung in einer solchen Höhe zu verlangen, die dem Maasse der Verantwortlichkeit entspräche. Wenn z. B. von einem Lokomotivführer eine Kaution von 2000 Fr., von einem Weichenwärter eine solche von 1000 Fr. verlangt werden kann, so ist von einer annähernden Deckung für eine mögliche Schädigung selbstverständlich keine Rede. Die Deckung ist somit gar nicht vorhanden.

b) Es ist nicht einmal immer Deckung für diejenige Summe vorhanden, für welche die Sicherstellung zu leisten ist. Dies hängt mit der Personalkaution zusammen, die ja die Regel bildet. Die Bürgen unserer Angestellten wohnen zerstreut in der ganzen Schweiz. Wer soll bei Eingehung der Bürgschaft mit Sicherheit angeben, dass der Bürge habhaft ist, wer während der Dauer des Verhältnisses auf Aenderungen aufmerksam machen und wer überhaupt diese Fragen richtig entscheiden können?

c) Will die öffentliche Unternehmung die Bürgen belangen, so sind sofort hundert Schwierigkeiten vorhanden. Gar oft sind Prozesse zu führen, und mit ganzem oder halbem Erfolg werden gegen die Klage Einreden erhoben, namentlich diejenige der mangelhaften Aufsicht und des mangelnden Beweises, dass sich gerade ein bestimmter Beamte eine Unregelmässigkeit habe zu schulden kommen lassen. Hierbei ist an die Fälle zu denken, wo eine Kasse gleichzeitig von zwei und mehr Beamten geführt werden muss. Auch der unbefangene Richter kann sich dem Drucke nicht entziehen, den das grundsätzlich unrichtige System der Sicherstellung auf jedermann ausübt.

d) Das System der Personalbürgschaft führt zu einer grossen Arbeit. Die Einforderung der Kautionen und namentlich die Aufsicht über die geleisteten Bürgschaften, die durchaus nothwendig ist, wenn das Institut noch einen Werth haben soll, zwingt die Eisenbahnverwaltung, über jeden Bürgen genaue Erkundigungen einzuziehen, und zwar nicht etwa bloss bei der Eingehung der Bürgschaft, sondern wiederholt in gewissen Zeiträumen.

e) Die Verkehrtheit dieses Kautionssystems und alle seine Nachtheile haben nun naturgemäss zu einer Einrichtung geführt, durch die das Mangelhafte erst ganz in volles Licht gesetzt wird.

Zuerst bildeten sich beim Staate und später bei der öffentlichen Unternehmung die Bürgschaftsgenossenschaften. Die Angestellten, die Mühe hatten, die Bürgen zu finden, und wohl auch hier und da für die Bürgschaftsleistung Provisionen usw. bezahlen mussten, vereinigten sich zu einer Genossenschaft, um den Forderungen ihres Dienstherrn leichter entsprechen zu können.

Der Staat und die öffentliche Unternehmung fragten nicht, ob eine solche Bürgschaftsleistung angemessen sei; der fiskalische Gedanke war mächtiger, und man konnte sich mit der neuen Einrichtung um so leichter befreunden, als sie ja sowohl für die Kontrole, als für die eigentliche Sicherheit Vortheile bot. Es ist ganz augenscheinlich, dass diese Einrichtung nur aus der Noth der Angestellten hervorgegangen ist. Die öffentliche Unternehmung ist im eigenen Interesse gezwungen, sich für die Sicherstellung mit der Personalbürgschaft zu begnügen. Nun kommt zum Schlusse der grösste Fehler: Die öffentliche Unternehmung lässt sich die Sicherstellung des einzelnen Angestellten durch die Gesammtheit oder die Mehrzahl ihrer Angestellten leisten. Das Unrichtige und Schiefe, das vom grundsätzlichen Standpunkte aus überhaupt in der Personalkaution liegt, könnte nicht schlagender zum Ausdruck gelangen. Die reiche Aktiengesellschaft wählt zwar durch ihre obersten Organe sämmtliche Angestellten, legt aber die Verluste und Einbussen, die aus einer unglücklichen Wahl herrühren, auf diejenigen Angestellten, die an diesen Geschäftszufällen gar keine Schuld tragen. Man schafft mit einer solchen Einrichtung einen ganz unnatürlichen Gegensatz zwischen der öffentlichen Unternehmung und der Grosszahl ihrer Angestellten. Mag dieser für gewöhnliche Verhältnisse ohne besondere Bedeutung sein, so könnte er es immerhin werden, und dies um so eher, als die obersten Organe der öffentlichen Unternehmung, Verwaltungsrath und Direktion, nicht kautionspflichtig sind und auch die Schicksale dieser Bürgschaftsvereine nicht mitzutragen haben.

Der Gedanke, dass sich unsere Gesellschaft für jährliche Verluste von einigen hundert oder höchstens einigen tausend Franken an die schuldfreien Beamten und Angestellten halten solle, hat etwas Drückendes. Uebrigens steht auch bei diesem Institute die Sicherheit für die Gesellschaft keineswegs so fest. Es enthält zwar Artikel 11 der Vorschriften über die Bürgschaftsgenossenschaft der Gotthardbahngesellschaft die Bestimmung, dass die Direktion endgültig entscheide, ob die Genossenschaft für einen Verlust aufzukommen habe; dieser Artikel wäre aber rechtlich kaum haltbar."

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4361 vom 8. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 4364 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Sitzungslokal für die am 26. d. Mts. stattfindende Ausschusssitzung (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat September d. J. vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

Entgleisungen auf freier Bahn	7	
in Stationen	24	
Zusammenstösse auf freier Bahn	3	
in Stationen	21	
sonstige Betriebsunfälle	163	
zusammen	218 Unfälle.	

Die Betriebslänge betrug 39 807 km, an Zugkilometern wurden geleistet 29 814 408, so dass je ein Unfall auf 183 km Betriebslänge oder auf 136 763 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:	getödtet	verletzt
Reisende	—	8
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst	31	104
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst	1	4
fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter aber ausschliesslich der Selbstmörder	18	19
zusammen	50	135

— Nachdem sich die Einrichtung des **Verkaufs von Zuschlagskarten durch die Zugführer** der Schnellzüge auf den preussischen Staatsbahnen als zweckmässig erwiesen hat, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bis auf weiteres die Fortführung und, wo ein Bedürfniss vorliegt, auch die Erweiterung dieser Einrichtung angeordnet, und die Eisenbahndirektionen angewiesen, dafür Sorge zu tragen, dass die Zugführer mit dem erforderlichen Wechselgeld versehen sind, damit die theilweis hieraus entstandenen Unzuträglichkeiten in Zukunft vermieden werden.

— In Fortsetzung der im Winter 1895/96 von der bayerischen Staatsbahnverwaltung begonnenen Versuche wird vom Schluss dieses Monats ab bis voraussichtlich Ende Februar 1898 wöchentlich 2 Mal je ein **geheizter Güterwagen** in den Güterzügen der Strecken München-Aschaffenburg, Passau-Würzburg und Hof-Würzburg verkehren. Zur Deckung der für die Heizung erwachsenden Kosten wird für diejenigen Strecken, in welchen die Beförderung wirklich im Heizwagen erfolgt, ein Zuschlag von 40 % der allgemeinen bezw. der für bestimmte Artikel bestehenden Spezial-Stückgutsätze erhoben.

(„Münch. Allg. Ztg.“)

— In der bayerischen Abgeordnetenkammer wurde die Anregung auf **Legung einer Doppelbahn bis Bayreuth** und Führung der Nürnberg-Hofer Schnellzüge über die kürzere Linie Bayreuth regierungsseitig dahin beantwortet, dass die Stadt Bayreuth seiner Zeit durch einen bereits in Aussicht stehenden neuen Schnellzug Coburg-Lichtenfels über Bayreuth nach Eger werde entschädigt werden, nachdem aus Rücksicht für die Stadt Bamberg eine Verlegung der Schnellzüge über Bayreuth unthunlich und auch die Doppelbahn dorthin nicht so dringlich sei. Ueber den Schnellzug Coburg-Bayreuth-Eger wurde schon im vorigen Jahre auf der Fahrplankonferenz für den Sommerdienst 1897 in Wien Berathung gepflogen; derselbe ist seitens der Handelskammer in Coburg in Anregung gebracht und soll zur Herstellung einer günstigeren Zugverbindung zwischen Köln-Cassel-Eisenach-Bayreuth-Eger-Prag-Wien dienen.

(„Berl. Actionär.“)

— Im Staatshaushaltsetat des Königreichs Sachsen für die Finanzperiode 1898/99 finden sich zahlreiche **Gehaltserhöhungen für das Personal der sächsischen Staatseisenbahnen** vorgesehen, die zunächst als eine Folge der zu Anfang dieses Jahres eingetretenen Lohnaufbesserung der Arbeiter zu betrachten sind, insoweit aber Büreaubeamte in Frage kommen, bezwecken, Ungleichheiten im Vergleiche mit ähnlichen Beamten anderer Staatszweige zu beseitigen. Es sind erhöht worden die Durchschnittsgehalte der Bahnverwalter von 3 150 *M.* auf 3 300 *M.* und von 2 850 *M.* auf 3 000 *M.*, der Betriebssekretäre von 2 850 *M.* auf 3 050 *M.*, der Fahrgeldkassirer von 2 940 *M.* auf 3 000 *M.*, der Heizhausvorstände von 2 400 auf 3 150 *M.* und von 2 400 auf 2 850 *M.* gegen Wegfall der seitherigen etatsmässigen Dienstzulagen, der Werkmeister (jetzt Werkführer) in den Werkstätten von 2 100 auf 2 850 *M.* gegen Wegfall der Dienstzulagen, der Stationsassistenten und Stationsverwalter (jetzt Aufseher) I. Klasse von 2 250 auf 2 430 *M.*, der technischen Büreauassistenten von 2 220 auf 2 400 *M.*, der Bahnmeister von 2 100 auf 2 400 *M.* bei 50 Stellen unter Herabsetzung der Aufrückungsfrist von 4 auf 3 Jahre, der Lokomotivführer von 2 040 auf 2 220 *M.*, der Büreauassistenten von 1 920 auf 2 040 *M.*, der Stationsassistenten und Stationsverwalter (jetzt Aufseher) II. Klasse von 1 710 auf 1 830 *M.*, der Oberschaffner von 1 680 auf 1 860 *M.* unter Herabsetzung der Aufrückungsfrist von 4 auf 3 Jahre, der Schirr- und Bodenmeister von 1 740 auf 1 860 *M.* bei gleicher Herabsetzung der Aufrückungsfrist, der Feuermänner I. Klasse von 1 320 auf 1 560 *M.*, der Bahnmeisterassistenten, Bauaufseher, Büreau- und Kassendiener, Telegraphenaufseher, Wagenrevisoren, Weichenwärter I. Klasse und Werkstattsaufseher von 1 440 auf 1 560 *M.*, bezw. von 1 260 und 1 500 *M.* auf 1 560 *M.*, der Schaffner von 1 200 auf 1 350 *M.*, der Materialausgeber von 1 260 auf 1 350 *M.*, der Telegraphenwärter und Weichenwärter II. Klasser von 1 140 auf 1 350 *M.*, der Feuermänner und Nachtfeuermänner von 1 140 auf 1 230 *M.*, der Packer von 1 020 auf 1 230 *M.*, der Portiers von 1 140 auf 1 230 *M.*, der Bahnwärter und Wächter von 960 auf 1 080 *M.*

Neben diesen Gehaltserhöhungen sind eine ganze Anzahl von Vermehrungen der etatsmässigen Beamtenstellen aufgenommen. Es werden ausser einzelnen höheren Stellen u. a. beantragt: 5 technische Eisenbahnsekretäre, 10 Bahnhofsinspektoren, 49 Betriebssekretäre, 13 Fahrgeldkassirer, 30 Stationsassistenten I. und 90 Stationsassistenten II. Klasse, 12 technische Büreauassistenten, 125 Lokomotivführer, 50 Feuermänner I. Klasse, 13 Büreauassistenten, 50 Oberschaffner, 100 Schirrmeister, 13 Bodenmeister, 6 Bahnmeisterassistenten, 8 Wagenrevisoren, 40 Weichenwärter I. Klasse (gegen Wegfall der gleichen Anzahl II. Klasse), 40 Werkführer, 100 Bahnsteigschaffner, 80 Schaffner, 100 Feuermänner II. Klasse, 12 Packer, 256 Bahnwärter, darunter 100 zur Anstellung von Streckenvorarbeitern.

Nach der Begründung in der Etatsvorlage verfolgt diese bedeutende Vermehrung der etatsmässigen Beamtenstellen einestheils ein besseres Vorrücken der Arbeiter und unteren Beamten und anderntheils eine weitere Erleichterung der Dienstleistungen des Personals im exekutiven Dienste. In Gemeinschaft mit einer Gehaltserhöhung, die besonders bei den Beamten des äusseren Dienstes — billige Wünsche vielfach noch übertrifft, werden diese Beamtenvermehrungen gewiss nicht verfehlen, in der ganzen Beamtenschaft dankbare Gefühle zu erwecken.

— Im **mecklenburgischen Landtage** sind folgende, das Eisenbahnwesen betreffende „Propositionen“ eingebracht worden: Einstweilige Abstandnahme von erweiterter Einführung der IV. Wagenklasse; Vermehrung des rollenden Materials der Eisenbahnverwaltung; Neuorganisation der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn; Eisenbahnbau Kremmen-Neuruppin-Wittstock; Erstreckung des Expropriationsgesetzes; Anträge auf Erbittung einer neuen Vorlage, betreffend den Bau von Kleinbahnen von beiden Landesregierungen. — In Mölln hat sich ein Komitee gebildet, das die Weiterführung der im Bau begriffenen Eisenbahn Mölln-Hollenbek nach Gadebusch anstrebt.

— Gegenüber der von verschiedenen Blättern verbreiteten Nachricht, betreffend Unterhandlungen zwischen Preussen und Hessen wegen der **Main-Neckarbahn**, ist die „Karlsruher Zeitung“ in der Lage zu erklären, dass keinerlei Verhandlungen mit Preussen wegen Uebernahme des badischen Antheils an der Main-Neckarbahn stattgefunden haben und nicht einmal eine dahin gehende Anregung der preussischen Regierung erfolgt ist.

— Die Konferenz, welche am 12. d. Mts. die Ausdehnung des Verkehrs des **Nord-Süd-Expresszuges** (via Brenner) berieth, hat beschlossen, dass der Zug — unter Vorbehalt der Zustimmung der interessirten Verwaltungen — während der Monate des grösseren Fremdenzuflusses bis Venedig und auch einmal wöchentlich bis Brindisi gehen soll, vorausgesetzt, dass der österreichische Lloyd für einen guten Anschluss an die Dampferlinie Brindisi-Alexandria sorge. Man ist der Ansicht, dass diese vorläufigen Beschlüsse endgültig genehmigt werden würden. Andere obigen Zug betreffende Fragen sollen in der demnächst in Frankfurt a. M. zusammentretenden allgemeinen Fahrplankonferenz behandelt werden.

— Bekanntlich haben sich im **Verkehr mit dem Auslande** mit Hilfe des billigen Seeweges die **Frachtverhältnisse** derart entwickelt, dass gewisse Massenerzeugnisse aus entlegenen überseeischen Ländern trotz der ungleich weiteren Entfernung wohlfeiler nach den grossen Verkaufsmittelpunkten zu schaffen sind als von dem nahegelegenen Hinterlande aus. Das macht sich natürlich der Zwischenhändler zu Nutzen und bevorzugt das fremde Erzeugniss. Hauptsächlich leidet darunter die Landwirthschaft, aber auch die Industrie erhebt gelegentlich Klagen. So machte in der letzten Sitzung des „Industriellen Klubs“ zu Wien der österreichische Reichsrathsabgeordnete Ritter von Proskowetz auf einige allerdings sehr sonderbare Frachtsätze aufmerksam, welche mit den Grundsätzen einer nationalen Wirthschaftspolitik kaum in Einklang zu bringen sein dürften. Danach kommt die Fracht von Holz (Schnittwaare) aus Amerika nach Frankfurt a. M. billiger als von Regensburg nach Frankfurt a. M. Gegenwärtig wird in Wien bereits argentinischer Weizen gehandelt. Eine Jutefabrik in Würbenthal, die früher Jute aus Hamburg bezog, erhält heute Angebote über Stettin-Dessau, die um 20 kr. billiger sind. Demnächst wird ein grosses österreichisches Eisenwerk Erze aus Lappland beziehen. Der Preis von dort stellt sich, trotzdem mehr als 4 000 km zu über-

winden sind, um ein Drittel billiger als für Eisenerz vom steierischen Erzberge, der etwa nur 300 km von der Verbrauchsstätte entfernt ist.

— Eine Versammlung von Müllern, Mehl- und Getreidehändlern aus dem Regierungsbezirk Posen erklärte sich einstimmig für die **Beibehaltung der gleichmässigen Tarifirung von Mehl und Getreide** und beschloss, die Handelskammer zu ersuchen, hierfür sowie für eine gemeinsame Detarifirung beider Artikel entschieden einzutreten.

— Die preussischen Provinzen, welche mit Vorzugsleistungen für **Kanalbauten** in Anspruch zu nehmen sind, verhalten sich — wie die „B. B.-Z." zu berichten weiss — dem gegenüber ablehnend. Wie dies kürzlich anlässlich der Anwesenheit der Landesdirektoren in Berlin betreffs des Mittellandkanals festgestellt worden ist, so hat auch der Provinziallandtag von Ostpreussen die Betheiligung der Provinz an den Kosten der Herstellung des Masurischen Kanals zur Bildung einer leistungsfähigen Wasserstrasse von den masurischen Seen nach Königsberg abgelehnt. Unter den Gründen, welche für dieses ablehnende Verhalten angegeben wurden, ist besonders bemerkenswerth der Hinweis darauf, dass nach der Auffassung des Provinzialausschusses der Staat mit den für die Herstellung jener Wasserstrasse erforderlichen Mitteln ungleich mehr für die Hebung der Verkehrsverhältnisse der Provinz im ganzen leisten könne, wenn er sie zur Vermehrung der Schienenverbindungen in der Provinz, insbesondere zum Anschluss der noch einer Eisenbahnverbindung entbehrenden Theile derselben Provinz an das Eisenbahnnetz verwende. In der That wird man bei aller Würdigung der Vortheile jener Wasserstrasse für die wirthschaftliche Entwickelung der zunächst betheiligten Landestheile dieser Auffassung eine gewisse Berechtigung nicht absprechen können. Die Erschliessung der noch von dem Eisenbahnverkehr abgelegenen Landestheile in den Ostprovinzen wird bei dem geringen Verkehr ökonomisch in der Regel nur durch den Bau von Kleinbahnen erfolgen können. Der Staat hat sich deshalb mit Rücksicht hierauf und auf die verhältnissmässig geringe Leistungsfähigkeit der Betheiligten zu einer besonders weitgehenden Unterstützung des Baues solcher Bahnen in den Ostprovinzen entschlossen und ein planmässiges Zusammenwirken zu diesem Zweck mit den Organen dieser Provinzen vereinbart. Der Betrag, welchen der Staat dort aufwenden muss, um den Bau der Kleinbahnen zu sichern, stellt sich demzufolge höher als im Durchschnitt der Monarchie. Immerhin wird man annehmen können, dass eine Staatsbeihilfe von 10—15 000 ℳ auf das Kilometer zur Erschliessung der verkehrsschwächsten Distrikte ausreicht. Für jede Million, welche die Herstellung eines grossen Kanals erfordert, lassen sich daher 70—100 km Schienenwege herstellen. 10 Millionen, wie sie der Bau eines auch nur verhältnissmässig kurzen Kanals erfordern würde, reichten mithin aus, um das Zustandekommen von 700—1 000 km Kleinbahnen zu sichern. Dabei dürfte die Anlage auch noch rentabler sein, als bei den meisten Wasserstrassen. Allerdings wird in den ersten Jahren von vielen Kleinbahnen wohl kein nennenswerther Reinertrag zu erhoffen sein, allein man darf bei der Mehrzahl von ihnen nach Ueberwindung der ersten mageren Jahre auf eine mässige Verzinsung des Anlagekapitals hoffen, während selbst die am besten rentirenden Kanäle auch nicht annähernd die Zinsen ihrer Kapitalanlage aufbringen, viele von ihnen aber keine Rente abwerfen und kaum die Kosten der Unterhaltung decken.

— Die Wiedereinführung der **Personendampfschifffahrt auf dem Neckar** kann als gesichert betrachtet werden. Als Aktienkapital sind 200 000 ℳ erforderlich, zu dem nur noch 50 000 ℳ fehlen. Die am Neckar liegenden Städte Heidelberg, Heilbronn, Neckargemünd, Eberbach und Hirschhorn werden um eine Zinsgarantie für 6 000 ℳ angegangen werden.

— Ueber den **Verkehr im Kaiser Wilhelmkanal** liegt jetzt eine Uebersicht für das Vierteljahr vom 1. Juli bis 30. September während dreier Betriebsjahre vor. Es passirten im Jahre 1895 5 232 Schiffe, im Jahre 1897 7 123 Schiffe den Kanal. Die Einnahmen betrugen im Jahre 1895 231 177 ℳ, im Jahre 1897 366 882 ℳ Der Verkehr ist also in langsamer Zunahme begriffen.

— Die Münchener „Allgem. Zeitung" schreibt über den **Ludwig-Donau-Mainkanal:** Die Natur hat dem südlichen und westlichen Theil Deutschlands zwei mächtige Wasserstrassen verliehen, deren den modernen Verkehrsverhältnissen angepasste Verbindung trotz aller Schwierigkeiten nur noch eine Frage der Zeit sein kann. Wir meinen die Rhein-Donauwasserstrasse, die derzeit in dem Main- und dem Ludwig-Donau-Mainkanal wohl ein den Durchgang zwar vermittelndes, aber für die Grossschifffahrt völlig ungenügendes Mittelstück besitzt. Trotz des mäandrischen Laufes des Mains, der die Wasserstrasse von der bayerischen Westgrenze bis Regensburg auf 517 km ausdehnt, gegen 294 km der direkten Eisenbahnlinie, würde dieser Umweg gegen die billigen Frachtsätze der Wasserstrasse nicht ins Gewicht fallen, wenn diese Wasserstrasse für den Grossverkehr praktikabel wäre. Hinzu tritt noch der Umstand, dass der staatliche Ludwig-Donau-Mainkanal seit Jahrzehnten passiv ist. Bei einer Frequenz von 1 349 beladenen und 1 008 leeren Schiffen und 1 556 Flössen im Jahre 1896 und einer bewegten Gütermasse von 101 423 t war das finanzielle Ergebniss im Jahre 1896 Einnahmen 117 065 ℳ, Ausgaben, ohne Zins und Amortisation, 186 678 ℳ, mithin ein Defizit von 69 013 ℳ, gegen 86 342 ℳ für 1895. — Der Waarenverkehr bewegte sich zum weitaus grössten Theil nach dem Main (86 087 t), so dass die von Preussen beabsichtigte Mainkanalisation und die bayerische Mainkorrektion nicht länger verzögert werden sollten.

— Die **neue Rheinbrücke bei Kehl** wird am 22. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben. Gleichzeitig soll mit dem Abbruch der Schiffsbrücke begonnen werden. Die neue Brücke wurde kürzlich einer amtlichen Belastungsprobe unterworfen.

Oesterreich - Ungarn.

— Der Eisenbahnminister hat den **Staatseisenbahnrath** zur diesjährigen Herbstsession für den 3. Dezember d. J. einberufen. Für diese Session soll eine Neuerung in der Geschäftsbehandlung platzgreifen, wie dieselbe schon in der letzten Frühjahrssession angeregt worden ist. Es hat sich nämlich herausgestellt, dass es den drei ständigen Komitees bei dem bisherigen Geschäftsgange nicht möglich ist, die zumeist sehr zahlreichen Initiativanträge jener eingehenden Vorberathung zu unterziehen und daher auch jener gründlichen Erledigung zuzuführen, welche im Interesse der Sache wünschenswerth erscheint. Es liegt dies in dem Umstande, dass die Anmeldung der Initiativanträge sehr verspätet, oft erst unmittelbar vor der ersten Sitzung erfolgt. Diesem Uebelstande soll im Sinne des in der letzten Session vom Staatseisenbahnrathe gefassten Beschlusses dadurch abgeholfen werden, dass jene Anträge, welche nicht mindestens 14 Tage vor der Sitzung eingebracht werden, in der betreffenden Session nicht mehr zur Verhandlung kommen sollen, wobei natürlich Dringlichkeitsanträge ausgenommen sind. Hierbei wurde ein Appell an die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes gerichtet, nur solche Anträge als Dringlichkeitsanträge anzumelden, welche einen Aufschub bis zur nächsten Session nicht zulassen.

— Die Regierung hat (vergl. Nr. 85 d. Ztg.) im Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf, betreffend die **Veräusserung der Staatsbahnlinie Böhmisch-Leipa-Niemes** an die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, eingebracht, welcher die Regierung ermächtigt, die zufolge des mit dem Gesetze vom 27. Dezember 1893 genehmigten Uebereinkommens vom 31. Mai 1893 vom Staate erworbene Lokalbahn von Böhmisch-Leipa über Alt-Leipa und Reichstadt nach Niemes nebst der Abzweigung nach Neu-Reichstadt und dem sonstigen unbeweglichen Zugehör, behufs Einbeziehung derselben in die zu erbauende Bahnlinie von (Settenz) nach Reichenberg, um den Betrag von 1 300 000 fl. an die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft zu veräussern. In der Begründung wird hingewiesen, dass es sich anlässlich der Verhandlungen wegen Sicherstellung dieser Bahn sowohl vom volkswirthschaftlichen, wie vom staatsfinanziellen Standpunkte als zweckmässig herausgestellt hat, für die in den Zug der obigen Eisenbahnlinie fallende Theilstrecke von Böhmisch-Leipa nach Niemes nicht eine Parallelbahn zu der bestehenden Staatsbahnlinie Böhmisch-Leipa-Niemes zu erbauen, wodurch die ohnehin sehr geringe Rentabilität dieser Linie ganz zerstört werden würde, sondern vielmehr die gedachte, von dem übrigen Staatsbahnnetze ganz abgetrennt liegende Lokalbahn in die neue Verbindungslinie selbst einzubeziehen. In dieser Richtung kamen zwei Eventualitäten in Betracht: die Verpachtung oder die Veräusserung der Bahn an die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Die diesfalls in finanzieller und kommerzieller Beziehung mit pflichtmässiger Gewissenhaftigkeit gepflogenen eingehenden Erhebungen haben nun die an zweiter Stelle genannte Modalität — nämlich die sofortige Veräusserung der Bahn — als die für die Staatsverwaltung zweifellos günstigere erscheinen lassen. Der nach langwierigen Verhandlungen mit der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft erzielte und vereinbarte Kaufpreis von 1 300 000 fl. ist nicht allein erheblich höher als die Herstellungskosten der Bahn, sondern derselbe übersteigt auch ganz bedeutend die bei der Erwerbung der Bahn durch den Staat für dieselbe entrichtete Kaufschillingsquote. Für die Bezahlung des Kapitalsentgeltes von 1 300 000 fl. wurde der 1. Januar 1898 ver-

einbart, infolge dessen obiger Betrag auch bereits für das Investitionspräliminare für das Jahr 1898 als Bedeckungspost eingestellt erscheint.

— **Kaufschillingsrest der Südbahn.** Bekanntlich wurde im Januar d. J. der zwischen dem österreichischen Staate und der Südbahngesellschaft schwebende Streit wegen des noch ausstehenden Kaufschillingsrestes von 24 Millionen Gulden für die Wien-Triester Linie und von 30 Millionen Lire für die lombardisch-venetianische Linie dahin entschieden, dass die Südbahngesellschaft berechtigt ist, das Zehntel des Bruttoerträgnisses, soweit dasselbe 107 000 fl., bezw. das Viertel des Bruttoerträgnisses, soweit dasselbe 110,000 fl. für das Jahr und die Meile übersteigt, zur Abstattung der der Gesellschaft obliegenden Zahlung der vollen staatlichen Einkommensteuer sammt staatlichen Zuschlägen, sowie zur Zahlung der Hälfte der nichtärarischen Umlagen und Zuschläge zu verwenden und erst den sodann verbleibenden Rest dieses Ueberschusses zur Abstattung des Kaufschillingsrestes heranzuziehen.

Der Abgeordnete Dr. Steinwender hat nunmehr im Budgetausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses diesen Schiedsspruch angefochten, indem er einerseits behauptete, der Schiedsspruch stelle sich als ein Vergleich dar, zu dessen Abschluss nur die Gesetzgebung und nicht ein Schiedsrichter kompetent gewesen wäre, andererseits liege aber die Nullität des Schiedsspruchs auch darin, dass ein dritter Schiedsrichter nicht beigezogen wurde. Durch den Schiedsspruch werde überdies eine ausser jedem Verhältnisse zu der Höhe des Kaufschillingsrestes stehende Zahlung verfügt, die zum Beispiel für den Duchschnitt der letzten 15 Jahre jährlich 100 000 fl. ausmacht. Abgeordneter Dr. Steinwender verlangt, dass an die Stelle der Zahlung nach einem gewissen Verhältnisse zur Bruttoeinnahme eine auch schon in den Konzessionsurkunden vorgesehene Pauschalabzahlung trete und fordert, da der Kaufschillingsrest eine gemeinsame Einnahme darstellt, die Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung im Ausgleichsprovisorium. Er stellte folgenden Antrag: „Die Regierung wird ermächtigt beziehungsweise verpflichtet, mit der königlich ungarischen Regierung eine Vereinbarung zu treffen, durch welche, vorbehaltlich der verfassungsmässigen Genehmigung, ein Einverständniss bezüglich der Modalitäten der Verstaatlichung der Südbahn hergestellt wird. Ausnahmetarife für Strecken, welche sich aus österreichischen und ungarischen Linien zusammensetzen, bedürfen der Genehmigung der kaiserlich österreichischen und der königlich ungarischen Regierung. Die Abstattung des Kaufschillingsrestes der Südbahn hat im Sinne des Artikels 12, Absatz 4, des Vertrages vom 13. April 1867, beziehungsweise des § 17 der Konzessionsurkunde von 23. September 1858, durch Pauschalzahlungen zu erfolgen, und zwar ist zunächst der Kaufschillingsrest für die Wien-Triester Linie nach Abzug eines Drittels in Jahresraten von je 5 Millionen Gulden und nach Tilgung des Kaufschillingsrestes der Wien-Triester Linie der Kaufschillingsrest der lombardisch-venetianischen Linie in 4 Jahresraten zu je 5 Millionen Lire in Gold, zahlbar mit 1. November jeden Jahres, zu tilgen.

— In Angelegenheit der Prioritätenkonversion der **Graz-Köflacher Bahn,** bezw. Erwerbung der dem Lande Steiermark gehörigen Lokalbahn Wieselsdorf-Stainz (vergl. Nr. 74 d. Ztg.) hat am 11. d. Mts. im Eisenbahnministerium eine neuerliche Konferenz stattgefunden. Die Konferenz führte zu keiner Verständigung. Die Vertreter der Regierung erklärten, dass die Bedingungen, welche sie der Graz-Köflacher Bahn bereits vor 4 Wochen mitgetheilt haben, als die äusserste Grenze zu betrachten seien, bis zu welcher sie gehen können. Andererseits erklärten die Delegirten der Graz-Köflacher Bahn, dass sie nicht imstande seien, weitere Zugeständnisse zu machen. Namentlich in der Steuerfrage konnte keine Einigung erzielt werden. Die Köflacher Bahn machte den Vorschlag, dass bei der Ermittelung des Reingewinnes die Steuern unter die Betriebsausgaben aufzunehmen sind, und dass der auf dieser Basis ermittelte durchschnittliche Reingewinn sammt den eventuellen Zuschlägen den Aktionären steuerfrei als Einlösungsrente überwiesen werde. Die Regierung lehnt die steuerfreie Rente entschieden ab; sie proponirt, seinerzeit entweder den entfallenden Einlösungspreis kapitalisirt in baarem zu leisten oder in 4 % Obligationen zu überweisen. Die Vertreter der Graz-Köflacher Bahn erklärten die Steuerfreiheit als eine unverrückbare Forderung, von der man nicht abgehen könne. Sie erklärten, die Regierung erhalte für die Bewilligung der Prioritätenkonversion, die man eigentlich keiner Gesellschaft verwehren könne, eine Reihe von Leistungen, nämlich den halben Konversionsgewinn, die Tarifermässigung, endlich das staatliche Einlösungsrecht, welches bisher nicht besteht, und auch die staatliche Einlösung sei nur ein Recht und nicht eine Pflicht der Regierung, so dass die Köflacher Bahn gewissermaassen der Regierung eine Option einräumt. Die Aktionäre, erklärten die Vertreter der Bahn, müssten demnach mindestens die Gewissheit haben, dass sie, wenn die Regierung von dieser Option Gebrauch macht, nicht ein ungewisses, von der Zinsfussbewegung abhängiges Entgelt, sondern einen sicheren Ablösungspreis erhalten. Diese Sicherheit könne nur eine auf fester Grundlage beruhende steuerfreie Rente gewähren. Die Vertreter der Regierung lehnten diese Forderung nach Mittheilung der Tagesblätter entschieden ab und erklärten, über die ihrerseits gestellten Propositionen nicht hinausgehen zu können. Wenn die Gesellschaft diese Propositionen annehme, dann könne jederzeit das Uebereinkommen abgeschlossen werden.

Die Delegirten der Graz-Köflacher Bahn haben unmittelbar nach der Konferenz dem Verwaltungsrathe Bericht erstattet, welcher jedoch vorläufig keinen Anlass fand, neue Beschlüsse zu fassen. Somit muss abgewartet werden, ob und wann die Verhandlungen mit der Regierung wieder aufgenommen werden.

— **Eisenbahnprojekt Gloggnitz-Schottwien-Maria-Schutz.** Bekanntlich wurde vor kurzem die Vorkonzession zur Erbauung einer elektrischen Eisenbahn über Gloggnitz und Schottwien nach Maria-Schutz ertheilt. Das Eisenbahnkomitee in Schottwien, hatte am 7. d. Mts. eine äusserst zahlreich besuchte Interessentenversammlung einberufen, in welcher seitens des Komitees das Resultat festgestellt wurde, dass die kommerziellen und sonstigen Bedingungen für die Erbauung der Bahn sehr günstige sind. Es werden nun die technischen Vorarbeiten mit allem Eifer in Angriff genommen.

— **Elektrische Bahn zum Faakersee.** Bei Wernberg in Kärnten baut eine ausländische Gesellschaft ein grosses Elektrizitätswerk an der Drau zum Betriebe der Kleinbahn Villach-Faakersee.

— Seit 15. d. Mts. verkehrt der neu eingeleitete **Nord-Südexpress-Luxuszug** der Internationalen Schlafwagengesellschaft täglich zwischen Berlin und Verona via Brenner. Derselbe steht in Berlin im Anschlusse an den Nordexpresszug von und nach Petersburg und legt den Weg von Berlin bis Verona in 19¼ Stunden (von Innsbruck bis Verona in 6¼ Stunden) zurück. Der mit allem Komfort ausgestattete, nur aus Schlafwagen und Speisewagen neuester Konstruktion bestehende Zug trifft auf der Hinfahrt in Kufstein um 11 Uhr 23 Min. Vorm. ein, hält in den Stationen Innsbruck, Brenner, Franzensfeste, Bozen, Trient und Ala, wo er um 6 Uhr Abends auf italienisches Gebiet übertritt. Bei der Rückfahrt trifft er in Ala um 11 Uhr 47 Min. Vorm. ein und verlässt das österreichische Gebiet in Kufstein um 7 Uhr 5 Min. Abends. Wegen Fortsetzung dieses Luxuszuges von Verona bis Brindisi zum Anschlusse an die Lloyddampfer sind die Verhandlungen in der Schwebe.

— **Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen.** Der österreichisch-ungarische Botschafter in Konstantinopel hat unter Androhung seiner Abreise von der Pforte binnen kurzer Frist einerseits Satisfaktion wegen Ausweisung des österreichischen Lloydagenten in Mersina und andererseits eine bindende Erklärung über drei Angelegenheiten der Betriebsgesellschaft für die orientalischen Bahnen gefordert. Zwischen dieser Gesellschaft, deren Sitz sich in Wien befindet, und der Pforte schweben schon seit langer Zeit zahlreiche Fragen, deren Lösung herbeizuführen bisher nicht gelungen ist, obwohl nicht nur die Vertreter der Gesellschaft, sondern auch der österreichisch-ungarische Botschafter selbst wiederholt urgirt haben. Da alle Eingaben und Schritte erfolglos geblieben sind, entschloss sich der Botschafter zu der energischen Aktion. Die drei Angelegenheiten, über welche eine bindende Erklärung verlangt wird, sind: 1. Erfüllung der von der Pforte anerkannten Forderungen der Orientbahnen für Neubauten, für Erweiterungsbauten und für die sogen. Kriegskosten; letztere betreffen Ansprüche der Orientbahnen für Militärtransporte. 2. Einsetzung eines Schiedsgerichtes zur Entscheidung über die zwischen der Pforte und den Orientbahnen strittigen Forderungen aus ähnlichen Titeln. Die Gesellschaft hat die Einberufung des Schiedsgerichtes längst gefordert, die von ihr zu nominirenden 2 Schiedsrichter bereits bestimmt, aber die Pforte hat sich bisher vollständig passiv verhalten und dadurch die Einsetzung und Thätigkeit des Schiedsgerichtes unmöglich gemacht. 3. Ertheilung der Konzession zur Herstellung des zweiten Geleises auf der sogen. Stadtbahn in Konstantinopel. Die Gesellschaft der Orientbahnen erklärt, schon aus Gründen der Verkehrssicherheit mit der eingeleisigen Bahn in Konstantinopel nicht weiter fortkommen zu können; die Pforte hat aber bisher die Zustimmung zum zweiten Geleise nicht ertheilt, weil eben die Baukosten die türkische Regierung treffen.

— Die „Zeitschrift für Eisenbahnen und Schifffahrt" bringt aus der Feder des bekannten Statistikers Pizzala eine interessante Besprechung über die **Bedeutung des Getreides als Frachtobjekt.** Danach wird diese Bedeutung vielfach überschätzt. Nach den Hauptergebnissen der österreichischen Eisenbahnstatistik für 1895 entfallen von der gesammten trans-

portirten Gütermenge von 87 518 441 t auf Getreide nur 4 614 724 t oder 5,3 % (im Jahre 1891 betrug dieser Antheil noch 6,71 %, im Jahre 1893 6,42 %). Im ganzen kommen also von je 100 t der auf den Eisenbahnen beförderten Güter 5,3 t auf Getreide und nur auf einigen wenigen Verkehrsanstalten wird dieser Prozentsatz überschritten. Es erscheint demnach einigermaassen unmotivirt, wenn der Rückgang der Einnahmen der Bahnen — wie dies gewöhnlich geschieht — immer und immer wieder auf den verminderten Getreidetransport zurückgeführt wird, also auf einen Faktor, welchem in vielen Fällen eine solche Bedeutung überhaupt nicht zukommt. Auf den wichtigeren Bahnen war der Antheil der Getreidetransporte im Jahre 1895 der aus der folgenden Tabelle ersichtliche:

	Gesammtmenge der transportirten Güter t	hiervon entfallen auf Getreide t	in Prozenten
Südbahn	7 140 227	602 366	8,4
k. k. Staatsbahnen	23 908 947	1 782 659	7,5
österreichisch - ungarische Staatsbahngesellschaft	8 740 697	689 080	7,1
Wien-Aspangbahn	386 049	25 895	6,7
österreichische Nordwestbahn	3 162 925	209 897	6,6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	11 254 619	535 214	4,7
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	1 853 430	82 085	4,4
böhmische Nordbahn	2 260 088	96 411	4,3
Kaschau-Oderberger Bahn	3 230 349	127 645	3,9
Elbethalbahn	3 523 334	132 609	3,7
Wien-Pottendorfer Bahn	879 896	26 269	3,0
Buschtêhrader Bahn	5 803 049	94 899	1,6
Aussig-Teplitzer Bahn	8 874 471	42 493	0,5

Von diesen 13 Bahnen schlossen die Periode Januar bis September 1897 6 mit einer Zunahme des Kilometerertrages (und zwar das österreichische Netz der Südbahn + 1,2 % und das ungarische Netz + 1,9 %, die Wien - Aspangbahn + 6,0 %, die Kaschau-Oderberger Bahn + 13,8 % und + 9,6 %, die österreichischen Staatsbahnen + 3,1 %, die Buschtêhrader Bahn + 1,7 % für das A-Netz und + 6,2 % für das B-Netz und die Aussig - Teplitzer Bahn + 2,1 %), von den anderen 7 Bahnen verzeichnet die österreichische Nordwestbahn die höchste Abnahme des Kilometerertrages mit 6,0 %, woran die Abnahme der Getreidetransporte kaum schuld sein wird, danach kommen die süd-norddeutsche Verbindungsbahn mit einem Minus von 5,2 %, die österreichisch - ungarische Staatsbahn mit einem solchen von 4,5 %, die Elbethalbahn (— 1,9 %), die böhmische Nordbahn (— 1,0 %), die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (— 0,8 %) und die Wien - Pottendorf - Wr. Neustädter Bahn (— 0,04 %), die Ausfälle sind somit sehr geringfügig. Was den Aussenhandel in Getreide betrifft, so summiren sich die Ein- und Ausfuhrmengen der ersten 9 Monate mit 7 299 597 Metercentner gegen 6 108 161 Metercentner im Jahre 1896, was eine Steigerung der Transporte über die Grenze um 1 191 436 Metercentner bedeutet, und ist wohl anzunehmen, dass die Einfuhr im letzten Vierteljahr 1897 um ebenso viel zunehmen wird, als die Ausfuhr zurückgeht, daher ein grosser Rückgang des Verkehres in Getreide kaum ernstlich zu befürchten ist.

— Die Abgg. Lorber und Genossen haben im Abgeordnetenhause den Antrag eingebracht, die Regierung aufzufordern, bei den **Werkstätten der Staatsbahnen eigene Lehrwerkstätten zu errichten** beziehungsweise bei den Werkstätten der Privatbahnen auf die Errichtung solcher Lehrwerkstätten hinzuwirken.

— **Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik.** Die Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik (vormals G. Sigl) in Wiener-Neustadt hielt vor kurzem ihre (22.) ordentliche Generalversammlung ab. Nach dem Berichte des Verwaltungsrathes hat das mit 30. Juni d. J. beendete Gesellschaftsjahr 1896/97 nachstehendes Ergebniss geliefert: Der gesammte Fakturenwerth der gesellschaftlichen Erzeugnisse betrug rund 3 255 000 fl. gegenüber einem Gesammtumsatz von 2 799 000 fl. im Vorjahre und setzt sich zusammen aus dem Erlös für 85 Lokomotiven und 50 Tender mit 2 653 000 fl. und aus den übrigen Fabrikaten (Reservetheile für Lokomotiven und Tender, Dampfmaschinen, Dampfkessel usw.) mit 602 000 fl. Nach Abzug der aus dem Vorjahre übernommenen und Hinzurechnung der am 30. Juni d. J. vorhandenen Arbeitsvorräthe ergibt sich die Summe von 3 281 000 fl. als Erzeugnisswerth des abgelaufenen Jahres, das ist gegenüber dem des Vorjahres ein Mehrwerth von rund 500 000 fl. Nach Vornahme der statutenmässigen Abschreibungen von zusammen 40 260 fl. entfällt für das abgelaufene Geschäftsjahr ein Betriebsgewinn von 211 708 fl. und zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Jahre 1895/96 ein verfügbarer Gewinnsaldo von 234 684 fl. Die Verwaltung hat seit Juli d. J. bereits Aufträge auf 84 Lokomotiven erhalten, worunter 14 Stück für das Ausland bestimmt sind. Von den 84 Lokomotiven sind 63 während des begonnenen Geschäftsjahres zu liefern, während die Liefertermine für die restlichen 21 Stück in das Jahr 1898/99 fallen. Der Verwaltungsrath glaubt sohin einer fortgesetzt befriedigenden Thätigkeit entgegensehen zu können.

— Aus Budapest wird telegraphirt: Die Direktion der **Kaschau-Oderberger Bahn** hat in ihrer jüngsten Sitzung beschlossen, der österreichischen Regierung anzuzeigen, dass sie die auf der österreichischen Strecke immer unerlässlicher werdenden Investitionen, namentlich ein zweites Geleis und Fahrbetriebsmittel, bereit ist, auszuführen bezw. anzuschaffen und deren Kosten durch eine aufzunehmende Anleihe zu decken, doch müssen zuvor mehrere anlässlich der letzten Investitionsanleihe in Schwebe gebliebene Fragen einer endgültigen Klärung entgegengeführt werden. Die Direktion hat ferner beschlossen, sich seinerzeit auch an die ungarische Regierung zu wenden, damit auch für die auf der ungarischen Strecke dringendsten Investitionen, unter denen das zweite Geleis bis Zsolna an erster Stelle steht, eine Anleihe aufgenommen werden könne. Die Kontrahirung der beiden Anlehen wird nach Abschluss der in Aussicht genommenen Verhandlungen erfolgen.

Ob zu den Fragen, deren vorherige Lösung die Kaschau-Oderberger Bahn als Bedingung des Baues des zweiten Geleises hinstellt, auch die von ihr angestrebte jedoch kaum erreichbare Konzessionirung einer direkten Verbindungslinie nach Deutschland (vergl. Nr. 83 d. Ztg.) gehört, ist aus obiger Mittheilung nicht ersichtlich.

— Die Direktion der **Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn** hat sich veranlasst gefunden, mehrere ihrer Stationen mit einem Kostenaufwande von 350 000 fl. zu erweitern. Ausser der schon seit Längerem den Anforderungen des Verkehres räumlich nicht mehr entsprechenden Station Sopron (Oedenburg), deren Umbau nahezu vollendet ist, wurden die beiden Stationen Eszterháza-Fertö-Szent Miklós und Vulka-Pordany (Prodersdorf) wesentlich erweitert. Erstere von diesen ist die Abzweigestation der Lokalbahn Sopron-Ligetfalu-Pozsony-Ujváros, die andere die der Lokalbahn Kis-Czell-Eszterháza-Fertö-Szent Miklós-Pándorf (Parndorf). Im Bereiche letzterer Station werden bedeutende Zubauten deshalb zu erfolgen haben, weil die die genannte Station kreuzende neue Linie von der Direktion der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn in Betrieb übernommen und Eszterháza als Maschinenstation eingerichtet werden wird. Der Stand des Bahnbaues Kis-Czell-Eszterháza-Pándorf ist bereits soweit vorgeschritten, dass bei Fortdauer der herrschenden günstigen Witterung die Eröffnung des Betriebes voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres stattfinden wird. Die neue Linie wird von Kis-Czell aus die Linien Györ (Raab)-Kis-Czell und Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) - Kis - Czell - Szombathely (Steinamanger) - Fehring der ungarischen Staatsbahnen, ferner Györ-Sopron-Ebenfurth und die Hauptlinie Budapest - Pándorf - Bruck a. d. L. in südöstlich - nordwestlich - diagonaler Richtung unter einander verbinden und Anschlüsse an das in stetiger Ausbreitung begriffene Betriebsnetz der transdanubischen (westungarischen) Lokalbahnen erhalten.

— Die vereinigte Elektrizitäts-Aktiengesellschaft hat beim ungarischen Handelsministerium um die Bewilligung zum Bau und Betriebe einer ungefähr 63 km langen **schmalspurigen Strassenbahn** im Bereiche der zu beiden Seiten der Donau gelegenen Stadtbezirke **Budapests** nachgesucht. Der Zweck dieses Netzes ist die Herstellung der kürzesten Verbindung zwischen einzelnen Punkten der Hauptlinien der bestehenden Strassenbahnen, und wurde die Schmalspur deshalb gewählt, um auch enge Strassenzüge durchfahren zu können, deren Erweiterung für normalspurige Anlagen mit bedeutenden Kosten verbunden wäre. Vom Centralpunkte beim Nationaltheater ausgehend, sind 2 radiale Hauptlinien geplant, deren eine nach Uebersetzung der Donau über die zu erbauende Staatsbrücke am Schwurplatze und die Ofener Stadtbezirke durchfahrend, mit Berührung des Südbahnhofes bis zum Bahnhofe der Zahnradbahn auf den Schwabenberg, und die zweite mit Berührung des Ostbahnhofes der ungarischen Staatsbahnen bis ins Herz des Stadtwäldchens führen wird, welche beide durch eine die donaulinksuferseitigen Pester Stadtbezirke umkreisende Hauptlinie als Ringbahn verbunden werden sollen. Von den Hauptlinien sowohl als von der Ringbahn aus ist eine Anzahl von Nebenlinien als Anschlusslinien an verschiedene Punkte der Linien der Budapester Strassenbahngesellschaft, der Stadtbahngesellschaft und der Vorortetramway, sowie zur wechselseitigen Verbindung der einzelnen Bahnhöfe geplant. Diese Linien sollen sowohl den Hauptlinien als Saugadern, als auch zur Entlastung derselben von einem zu gewissen Tagesstunden, sowie an Sonn- und Feiertagen kaum mehr zu bewältigenden Andrange dienen, schliesslich die von den gegenwärtigen Linien weiter entlegenen Stadttheile in das allgemeine Verkehrsnetz einbeziehen.

— **Der ungarische Eisenbahnverkehr im August und September.** Nach den nunmehr vorliegenden amtlichen Ausweisen gestaltet sich derselbe wie folgt:

	durchschnittliche Betriebslänge		beförderte			
			Personen		Güter	
	1897	1896	1897	1896	1897	1896
	Kilometer				Tonnen	
August						
Hauptbahnen	8 963,8	8 900,9	3 830 031	3 579 621	2 179 374	2 093 221
Lokalbahnen	6 327,2	5 468,0	1 315 900	1 110 855	423 206	433 332
zusammen	15 291,0	14 368,9	5 145 931	4 690 476	2 602 580	2 526 553
September						
Hauptbahnen	8 963,8	8 890,8	4 463 151	4 440 496	2 170 547	2 210 265
Lokalbahnen	6 399,7	5 638,2	1 251 781	1 037 651	450 586	475 132
zusammen	15 363,5	14 529,0	5 714 932	5 478 147	2 621 133	2 685 397
Januar bis September						
Hauptbahnen	—	—	28 952 895	27 927 436	18 525 686	17 424 359
Lokalbahnen	—	—	10 412 930	8 446 066	3 601 032	3 407 565
zusammen	—	—	39 365 825	36 373 502	22 126 718	20 831 924

Die Einnahmen gestalten sich wie folgt:

	1897		1896		zusammen		Differenz für das Kilometer
	Personen	Güter	Personen	Güter	1897	1896	%
August							
Hauptbahnen	2 565 000	6 789 934	2 769 076	6 500 542	9 354 934	9 269 618	— 2,7
Lokalbahnen	500 191	683 231	440 243	714 553	1 183 422	1 154 796	— 14,2
zusammen	3 065 191	7 473 165	3 209 319	7 215 095	10 538 356	10 424 414	— 7,8
September							
Hauptbahnen	2 868 605	6 806 677	3 116 396	6 993 528	9 675 282	10 109 924	— 8,9
Lokalbahnen	494 565	705 000	412 106	801 250	1 199 565	1 213 356	— 17,3
zusammen	3 363 170	7 511 677	3 528 502	7 794 778	10 874 847	11 323 280	— 13
Januar-September							
Hauptbahnen	19 207 538	56 935 558	20 618 504	56 673 663	76 143 096	77 292 167	— 2
Lokalbahnen	3 898 123	5 676 124	3 498 106	6 571 385	9 574 247	9 069 491	— 10,2
zusammen	23 105 661	62 611 682	24 116 610	62 245 043	85 717 343	86 361 658	— 7,1

— Die Gesammteinnahmen der **Budapester Strassenbahnen** einschliesslich der Schwabenberg- und der Ofener Drahtseilbahn betrugen vom 1. Januar bis 30. September d. J. 3 334 531 fl. gegen 3 398 410 fl. im gleichen Zeitraume des Vorjahres; es ergibt sich somit gegen letzteres eine Mindereinnahme von 63 879 fl. In der Zeit vom 1. Januar bis 31. August d. J. wurden vereinnahmt 2 929 721 fl. gegen 2 954 156 fl. im Vorjahre, somit weniger 25 635 fl. (In Nr. 83 d. Ztg. wurden die letzten 3 Einnahmeziffern irrthümlich mit 410 092, 520 683 und 110 591 fl. angegeben. Die daselbst für einzelne Bahnen angegebenen Betriebsausfälle sind für 1 km Betriebslänge der betreffenden Bahn zu verstehen).

Die Gesammtlänge der in Betrieb stehenden Strassenbahnstrecken (98 km) ist im Monat September unverändert geblieben.

— Am 26. v. Mts. fand die technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Schlachthaus - Zollamtsplatz - Karlskaserne der **Budapester Strassenbahngesellschaft** statt. Durch Umgestaltung dieser Schlussstrecke auf elektrischen Betrieb ist dieser nunmehr von der Eisenbahn-Verbindungsbrücke aus auf der Hauptlinie über die Boulevards, die Margarethenbrücke und weiterhin durch Ofen bis Auwinkel in Kontinuität getreten. Nachdem die Kommission die Ausführung des Baues (Untergrundleitung) und der Betriebseinrichtung als entsprechend befand, ertheilte der Kommissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebs, der auch sofort aufgenommen wurde.

— **Personalnachricht.** Der Oberingenieur der Südbahn, diplom. Ingenieur Alfred Birk in Wien, ist zum ordentlichen öffentlichen Professor der Ingenieurwissenschaften (Erd-, Strassen- und Tunnelbau) an der deutschen technischen Hochschule zu Prag ernannt worden.

Niederlande

Der holländische Staatsrath hat dem Vernehmen nach seine Zustimmung zu der Verstaatlichung der **Lüttich-Limburger Eisenbahn** ertheilt. Infolge dessen hat die holländische Regierung die Verstaatlichungsvorlage den holländischen Kammern zugestellt. Die belgische Staatsbahnverwaltung hofft nunmehr, schon zum 1. Januar 1898 die Lüttich-Limburger Eisenbahn und den Grand Central Belge übernehmen zu können.

Vereins-Ausland.

— Die **Anwendung der Elektrizität bei dem Bau des Simplontunnels** wird in der italienischen Fachzeitschrift „L'Elettricità" in interessanter Weise besprochen und zeigt deutlich, welche Verbilligung und Beschleunigung im Tunnelbau die Anwendung elektrischer Kräfte herbeigeführt hat. Bisher sind die längsten Eisenbahntunnels Europas bekanntlich der St. Gotthard mit 15 km und der Mont Cenis mit 13 km Länge. Der Simplontunnel wird beide bedeutend übertreffen und eine Länge von 20 km erhalten, dieselbe Länge wie der famose Tunnel zwischen England und Frankreich unter dem Kanal, der schon seit Jahrzehnten geplant und noch immer nicht gebaut wird. Der Bau des Simplontunnels ist dem Ingenieur Brandt, der auch den Bau der Arlbergbahn geleitet hat, übertragen, dabei wird die Elektrizität in einem bisher noch niemals erreichten Grade angewandt werden. Bei einem Bruch von 200 t Gestein pro Meter Tunnellänge erhält man auf 20 km die fabelhafte Gesteinsmasse von 4 Millionen Tonnen oder 80 Millionen Centner, die durchschnittlich 4 km weit fortzuschaffen sind, so dass im ganzen 16 Millionen Tonnenkilometer zu leisten sind, was ausschliesslich mit Hilfe der Elektrizität geschieht. Wie gross dabei die Ersparniss an Geld und Zeit ist, zeigt ein Vergleich des Simplonprojektes mit den früheren grossen Tunnelbauten. Beim Mont Cenistunnel kostete jedes Kilometer 6 Millionen Francs und ein Jahr Arbeit, beim Gotthardtunnel nur 4 Millionen Francs, beim Simplontunnel wird bei einer Konventionalstrafe von 5 000 Frcs. auf jeden Tag Verzögerung der Fertigstellung das Kilometer nur 3 Millionen Francs und $\frac{1}{4}$ Jahr Zeit kosten. Man arbeitet heute also an einem solchen Riesenunternehmen 4 Mal schneller und 2 Mal billiger als vor 30 Jahren am Mont Cenis. Die Elektrizität spielt auch eine bedeutende Rolle für die Beleuchtung eines solchen Riesentunnels, denn es muss darauf Rücksicht genommen werden, dass durch die Beleuchtung nicht die im Innern

des Tunnels herrschende Hitze noch vermehrt wird. Wenn man im Mittel auf je 44 m des Eindringens eine Wärmezunahme von 1 Grad Celsius rechnet, so wird die Hitze am Mittelpunkte des Simplontunnels, welcher 500 m unter der First des Berges liegt, 40 Grad betragen. Die Zufuhr frischer Luft in das Innere des Tunnels wird durch elektrisch betriebene Ventilatoren bewirkt und ausserdem durch einen dem Bahntunnel parallel laufenden Stollen von 8 m Breite, in welchen in jeder Sekunde 50 cbm Luft mit einer stündlichen Geschwindigkeit von 22 km hineingepresst werden, die in den Haupttunnel gelangen und durch diesen wieder nach aussen zurückkehren. Nach Fertigstellung des Simplontunnels wird übrigens die Linie London-Brindisi, die sogen. indische Post, um 185 km gegen die Linie durch den Mont Cenis und um 122 km gegen die Gotthardlinie verkürzt werden; die Fahrt von London nach dem Simplon ist über Calais und Reims zu rechnen. Ausserdem hat der neue Tunnel nur eine Meereshöhe von 700 m zu überwinden, während die Höhenziffer bei den anderen Tunnels 1 150 bezw. 1 300 m beträgt. Man rechnet darauf, auch den Verkehr durch den Simplontunnel überhaupt auf elektrischem Wege zu betreiben.

— Am 5. d. Mts. fand in Sofia die erste Sitzung einer Konferenz der Eisenbahndelegirten der serbischen, bulgarischen und Orientbahnen statt, um im Verkehre der täglichen, sogenannten **Konventionszüge zwischen Konstantinopel und Wien** wesentliche Begünstigungen herbeizuführen und die Fahrdauer, welche gegenwärtig zwischen Konstantinopel und Wien 46 Stunden beträgt, um einige Stunden abzukürzen. Um dies zu erzielen, soll künftig die Pass- und Gepäckrevision in den Wagen während der Fahrt vorgenommen werden, so dass das reisende Publikam fernerhin von der namentlich im Winter und bei den primitiven Stationseinrichtungen sehr lästigen Pflicht enthoben wird, die Wagen in den Grenzstationen zu verlassen. Da es ferner mit den Verpflegungsverhältnissen zwischen Konstantinopel und Belgrad äusserst misslich bestellt ist, soll mit dem täglichen Konventionszuge ausser dem Schlafwagen auch ein Speisewagen, der bisher erst ab Semlin in den Zug eingefügt wurde, die Bequemlichkeit des Publikums erhöhen. Desgleichen soll in Anbetracht der den Bahnverwaltungen des Balkangebietes durch die rumänische Konkurrenz erwachsenen Ausfälle in den Einnahmen eine wesentliche Herabsetzung der Personentarife vom nächsten Jahre an platzgreifen. Die stark verminderten Einnahmen machten sich besonders bei der Orientbahn zwischen Konstantinopel und Sarambay geltend und sind grösstentheils durch die ungünstigen Ernteverhältnisse herbeigeführt worden. In der letzten Zeit ergaben dieselben nur noch 8 000 Frcs. in der Woche, wovon im Sinne der in Kraft stehenden Konvention 55 % an die ottomanische Regierung abzuführen sind, so dass die an die Aktionäre zu zahlende Dividende diesmal kaum 2,5 % übersteigen dürfte, da namentlich die in früheren Jahren so bedeutenden Wein- und Melonentransporte heuer auf ein sehr bescheidenes Maass reduzirt sind.
(„Nordd. Allgem. Ztg.“)

— Gerüchtweise verlautet aus Serbien, die dortige Regierung beabsichtige, die **serbischen Staatsbahnen** an ein Finanzkonsortium zu verpachten mit der Bedingung des Ausbaues der projektirten Bahnlinien. Sollte thatsächlich eine derartige Transaktion zustande kommen, so würde dies unter Umständen von Vortheil für die wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes sein.

— Einen interessanten Beitrag zu dem viel umstrittenen Kapitel „Französische Eisenbahnkonventionen“ liefert der Bericht der Budgetkommission der französischen Deputirtenkammer. Der Verfasser desselben, einer der gediegensten Kenner des französischen Eisenbahnwesens, beginnt seine Arbeit mit der Schilderung des **Entwickelungsganges des französischen Eisenbahnnetzes** seit den letzten 30 Jahren: Das Eisenbahnnetz Frankreichs umfasste nach dem Kriege 1870/71 23 623 km, von denen 17 221 km bereits in Betrieb waren. Am 31. Dezember 1896 erstreckten sich die in Betrieb befindlichen Linien auf 36 891 km; 2 352 km befanden sich um diese Zeit im Bau und 2 361 km waren konzessionirt, aber noch nicht in der Konstruktion. Die Gesammtbeförderung der französischen Eisenbahnen betrug im Jahre 1872 4 278 000 000 Reisende und 7 725 000 000 t Frachten, mit einer Roheinnahme von 792 000 000 Francs; das Nettoergebniss belief sich auf 397 000 000 Frcs. Heute befördern die französischen Bahnen insgesammt 11 154 000 000 Reisende und 13 217 000 t Frachten mit einer Roheinnahme von etwa 1 300 000 000 Frcs. und einem Nettoergebniss von etwa 400 000 000 Frcs. Im Jahre 1872 stellte sich der Durchschnittstarif auf 0,0531 Frcs. für das Kilometer für Personenbeförderung und auf 0,0597 Frcs. für die Frachtentonne. Diese Tarife sind jetzt auf 0,0382 Frcs. und 0,0512 Frcs. reduzirt. Es erwächst aus dieser Ermässigung der Oeffentlichkeit jetzt eine Ersparniss von 288 000 000 Frcs. im Vergleich zu den Tarifen des Jahres 1872. Für das französische Budget bedeuten die Vereinbarungen mit den verschiedenen Eisenbahngesellschaften noch immer schwere Lasten; dieselben resultiren bekanntlich speziell aus dem Umstande, dass der Staat den Aktionären der Gesellschaften eine bestimmte Dividende garantirt hat; diese Garantie bezieht sich natürlich ebenfalls auf die Anleiheschulden der Gesellschaften. Die hieraus resultirenden Lasten für den Staat betrugen im Jahre 1894 410 000 000 Frcs. und werden trotz der fortschreitenden Prosperität der Bahnen für das Budgetjahr 1898 noch auf 310 000 000 Frcs. veranschlagt. Gegen die früheren Jahre sind diese Ziffern natürlicher Weise ganz beträchtlich gesunken, besonders dadurch, dass der Staat im Laufe der letzten 10 Jahre die Ausgabewirthschaft der einzelnen Gesellschaften in vernünftiger Weise geregelt hat. Das jährliche Anwachsen der Bruttoeinnahmen der französischen Eisenbahnen ist seit 10 Jahren etwa 2,3 %. Vergleichsweise führen wir an, dass dieser Prozentsatz in England 2,2 %, in Deutschland 4,5 %, in Oesterreich 4 %, in Russland 6 % beträgt. Frankreich ist also weit davon entfernt, den rapiden Fortschritt Deutschlands zu erreichen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Frankreichs Bevölkerung in den letzten Jahren stationär geblieben ist, während die Einwohnerzahl Deutschlands sich jährlich um mehr als 500 000, Oesterreichs um 300 000, Russlands 900 000 Seelen vermehrt. Die jährliche Verlängerung des Eisenbahnnetzes betrug in Frankreich seit den letzten 10 Jahren 1,8 %, in England 1 %, in Deutschland 2,1 %, in Oesterreich 2,6 % und in Russland 2,9 %.
(„Berl. B.-Z.“)

— Der französische Senat hat die Vorlage, betreffend die **Verlegung des Orléansbahnhofes in Paris** nach dem Platz des ehemaligen Rechnungshofes am Quai d'Orsay angenommen, nachdem sich bereits — wie wir in Nr. 85 d. Ztg. berichteten — die Deputirtenkammer für die Verlegung dieses Bahnhofes nach genanntem Platze ausgesprochen hatte.

— Aus dem Bericht, den die Rechnungsprüfer der **italienischen Mittelmeerbahn** der Hauptversammlung am 26. d. Mts. unterbreiteten, ist folgendes hervorzuheben: die Roheinnahmen des gesammten Netzes stiegen auf 133 182 884 L., wovon 87 403 767 L. vertragsmässig auf die Betriebsgesellschaft entfielen. Die Ausgaben dagegen stellten sich auf 88 002 730 L.; es ergibt sich daher ein Ausfall von 598 962 L. Dieser Verlust lässt die Schulden des Unternehmens in 1896/97 auf 4 966 316 L. anwachsen; letzterer Betrag muss daher von den Gewinnposten in den anderen Zweigen der Verwaltung, einschliesslich des Nutzens, der durch den Bau neuer Linien für Rechnung der Regierung erzielt wurde und die mit 14 486 750 L. ausgewiesen sind, in Abzug gebracht werden, sodass sich ein Ueberschuss von 9 520 434 L. ergibt, der zur Verfügung der Aktionäre steht. Der Bericht fährt alsdann fort: Die Hoffnungen auf eine Besserung der Betriebsverhältnisse im abgelaufenen Geschäftsjahre haben sich leider nicht erfüllt. Allerdings sind die Einnahmen gestiegen, aber die erhöhten Ausgaben haben nicht nur den ganzen Mehrgewinn aufgezehrt, sondern auch den oben aufgeführten Ausfall gezeitigt. Die Rechnungsprüfer haben es an Vorstellungen beim Aufsichtsrath und der Direktion nicht fehlen lassen, um diesem Uebelstande Einhalt zu thun, sei es durch Vereinfachung des Dienstes oder Verminderung des Personals und energischen Widerstand gegen die ungerechtfertigten Ansprüche der Regierung. Aber die Verhältnisse liegen leider derartig, dass es allen interessirten Faktoren trotz der grössten Mühe bisher nicht gelungen ist, hier wirklich Wandel zu schaffen. Dazu kommt, dass die Gewinnvertheilung eine für die Gesellschaft ungünstigere geworden. Bei Mehreinnahmen von 1 500 000 L. im Jahre 1896/97 sind lediglich 400 000 L. derselben zugute gekommen. Ferner der Uebergang der einstweilen passiven Linien Eboli-Reggio und Parma-Spezia vom Neben- auf das Hauptnetz und damit der Verlust des Kilometerzuschusses von 3 000 L., sowie derjenige der Giovilinie durch Gerichtsentscheidung in diejenige Kategorie, in welcher der Nutzen nicht im Verhältniss von 62,5 zu 37,5, sondern von 36 zu 44 % zu theilen ist, was ein Mindererträgniss von 3 300 000 Lire zur Folge hatte. Eine andere Ursache der ungünstigen Entwickelung ist in dem wenig befriedigenden Zustande des Unterbaues, sowie des rollenden Materials zu suchen, welche einen rationellen Betrieb in jeder Weise erschweren. Eine indirekte Folge hiervon ist eine Verminderung jener Entlastungen der Gesellschaft in früheren Betriebsjahren, welche dieselbe durch Gewinne auf Arbeiten und Beschaffung von Materialerwerbungen zu gunsten ihrer Kasse zur Erhöhung des Vermögensstandes erzielte; ein Ausfall, den dieselbe durch irgendwelche Einschränkung der Spesen hereinzubringen durchaus nicht in der Lage ist.

— Für den Bau einer **neuen schwedisch-norwegischen Eisenbahnverbindung**, die einige Abkürzung in dem internationalen Verkehr herbeiführen würde und die bereits in Nr. 27 d. Ztg. erwähnt wurde, ist vor der Hand keine Aussicht vorhanden. Schweden gedachte eine Küstenbahn durch das

Bohuslehn, zwischen Gothenburg und der norwegischen Grenze, mit Anschluss an eine norwegische Eisenbahn über Swinesund und Frederikshald zu bauen, doch begegnete Schweden schon im Frühjahre bei Hervortreten mit dem Plane bei der norwegischen Regierung Schwierigkeiten, und kürzlich hat nun das norwegische Arbeitsdepartement mitgetheilt, dass es nicht imstande sei, die Anlage einer Eisenbahn von der norwegischen Südbahn bis Swinesund in Aussicht zu stellen, da überwiegende Gründe dafür sprächen, jetzt nicht mit einem Vorschlage in dieser Angelegenheit hervorzutreten. Welcher Art diese Gründe sind, lesen wir im Christianiaer „Morgenblad", in dem darauf hingewiesen wird, dass der Gewinn, den Norwegen durch direkten Anschluss an die geplante schwedische Bahn haben würde, in einer schnelleren Verbindung von einer halben Stunde mit dem Ausland über Kopenhagen bestände. Auf der anderen Seite würde die Dalslandbahn, an der sowohl der norwegische Staat wie die Stadt Fredrikshald stark interessirt seien, einen fühlbaren Verlust erleiden. Diese Gründe wären hinreichend, den Standpunkt der norwegischen Regierung in dieser Frage zu rechtfertigen. Schweden wird nun eine Bohuslehnbahn bis Strömstad in der Nähe der norwegischen Grenze bauen. Wenige Tage nach der Antwort des norwegischen Arbeitsministeriums ersuchte der schwedische Minister des Innern die Staatsbahnverwaltung, schleunigst einen Vorschlag zu einer Staatsbahn zwischen Strömstad und einem geeigneten Punkt der bereits früher geplanten Bohuslehnbahn auszuarbeiten, und demgemäss hat die schwedische Staatsbahnverwaltung mehrere Ingenieure nach Strömstad entsandt.

— Die „Nowosti" melden: Der russischen Gesellschaft „Parowosostroiteljny-Park" (Lokomotivenbau-Park) ist von der Regierung gestattet worden, eine **Bestellung von 400 Lokomotiven** im Auslande zu machen. Die „Nowosti" hören ferner, dass die russische Regierung ihren Bedarf an Schienenmaterial von nun ab im Auslande decken werde. Die Maassnahme sei durch die allzu grossen Bestellungen bei den russischen Fabriken hervorgerufen, die den Ansprüchen des inländischen Marktes nicht genügen können und die Eisenpreise infolge dessen steigern.

— Polnische Blätter melden aus Petersburg, dass der Verkehrsminister Fürst Chilkow die bisherigen Bestimmungen, wonach auf den Eisenbahnen die **Beamten nicht russisch-orthodoxen Glaubens** nur einen kleinen Prozentsatz bilden können, aufgehoben hat. Von nun an sollen die Beamten auf sämmtlichen Staats- und Privatbahnen Russlands und Kongresspolens ohne Rücksicht auf Konfession angestellt werden.

— Der **Eisenbahnbau in Mexiko** ist gegenwärtig sehr lebhaft. Die meisten Linien werden mit auländischem Kapital gebaut, doch gibt die mexikanische Regierung Zuschüsse. Die neue Linie von Cuernavaca, in der Nähe der Stadt Mexiko, nach Acapulco, am Stillen Ozean, ist soweit vollendet, dass sie demnächst dem Betriebe übergeben werden wird. Da bereits eine Schienenverbindung zwischen der Stadt Mexiko und Vera Cruz am Golf von Mexiko besteht, bedeutet die Fertigstellung der Linie Cuernavaca-Acapulco die Vollendung eines Schienenweges zwischen dem Stillen Ozean und dem Golf. Beide Meere sind zwar schon durch die kurze Eisenbahn, die über den Isthmus von Tehuantepec führt, verbunden, allein diese hat keinen nennenswerthen Lokalverkehr und für das Land nicht die Bedeutung, welche die neue Linie, die durch dicht besiedelte und höchst produktive Gegenden führt, erlangen wird. Von noch grösserer Wichtigkeit dürfte die im Bau befindliche Bahn sein, die von El Paso am Rio Grande quer durch die Staaten Chihuahua und Sinaloa nach Topolabampo am Golf von Kalifornien führt. Es ist dies die Rio Grande, Sierra Madre & Pacific Eisenbahn, die in Albany inkorporirt, von Newyorker Kapitalisten gebaut wird 160 Meilen dieser Linie sind bereits dem Betriebe übergeben worden. Diese Bahn wird mit der Mexican Central verbunden werden. Ausserdem befinden sich eine Anzahl Linien von geringerer Bedeutung im Bau. Die Kaffeedistrikte im Staate Vera Cruz werden durch eine Bahn erschlossen werden, die in St. Louis Potosi ihren Anfang nimmt. Das Eisenbahnnetz Mexikos, das am Schlusse des Jahres 1896 7 000 Meilen umfasste, wird durch die Vollendung der im Bau befindlichen Linien um etwa 4 000 Meilen erweitert werden.

(„Oesterr. Eisenb.-Ztg.")

— Der Volksrath der südafrikanischen Republik **(Transvaal)** nahm — wie aus Prätoria gemeldet wird — einen Antrag an, einen Vorschlag seines Ausschusses zu genehmigen, wonach die **Bahnfrachten** auf Bergwerksbedarf um jährlich 200 000 £ **herabgesetzt** werden sollen. Die Regierung wird aufgefordert, in der nächsten Session einen Anschlag der Kosten für die Enteignung der niederländisch-südafrikanischen Bahn vorzulegen. — Eine Herabsetzung der Bahnfrachten würde die Regierung der südafrikanischen Republik ohne Verletzung der wohlerworbenen Rechte der niederländisch-südafrikanischen Eisenbahngesellschaft voraussichtlich nur auf Kosten ihres Antheils an dem Gewinne dieses Unternehmens vornehmen können. Dieser Gewinnantheil betrug 1896 nicht weniger als 8 848 392 fl., während die Gesellschaft überhaupt 11 204 873 fl. Gewinn erzielt hatte, also den weitaus grössten Theil davon an den Staat abgeben musste. Dieser also ist es, der von den hohen Bahnfrachten den Hauptnutzen zieht.

— Bisher wurde die **Kongo-Eisenbahn** auf der 323 km langen Strecke Matadi-Tumpa regelmässig betrieben. Nur der letzte, noch 62 km lange, bis zum Stanleypoole führende Abschnitt ist zu bauen. Anfang Oktober hat die Lokomotive die letzte Wasserscheide überschritten und ist in das Becken des Stanleypooles eingetreten, um den Endpunkt Dola am Poole zu erreichen. Das Dorf Tumpa, die jetzige Endstation, liegt auf einer Hochebene, die die Wässer trennt, die sich nach Süden in den Inkissi, nach Westen in den Kongo und nach Norden durch die Lokaye in den Stanleypool ergiessen. Die Lokaye entspringt im Norden dicht bei Tumpa. Das Bahngeleise folgt 11 km lang ihrem rechten Ufer, dann auf dem linken Ufer durch ein enges, gewundenes, bewaldetes Thal, 40 km weit, bis es das 700 Seelen zählende Dorf Kimuenza erreicht. Hier befindet sich auch die grosse Jesuitenmission mit umfassendem Ackerbau und einer Schulkolonie. Das Dorf ist 20 km vom Poole entfernt. Nachdem die Linie jenseits Kimuenza einen hohen Gebirgspass überschritten, folgt sie dem Thale des direkten Zuflusses des Stanleypooles, des kleinen Flusses Funa, und geht durch ebenes Land in gerader Linie nach Dolo. Dolo am Poole liegt 315,6 m über den Wässern des Pooles, dessen Wasserfläche 309 m über dem Meeresspiegel sich befindet. Dolo selbst hat einen guten, geschützten Hafen; auf der Dammhöhe stromabwärts vom Dorfe wird der Centralbahnhof errichtet, im Westen von dem Zuflusse des Flusses Zaka. Der Bahnhof wird mit dem Ufer des Hafens durch eine Bahn verbunden. In Dolo errichtet der Kongostaat grosse maritime Anlagen und Packhöfe, die Handelsgesellschaften Niederlagen. Die ganze Bahn wird — wie bereits in Nr. 86 d. Ztg. gemeldet wurde — im Frühjahr, vermuthlich im März, 1898 fertig gestellt sein und unter grossen Feierlichkeiten eingeweiht werden.

— Nach einer Mittheilung aus Schanghai entwickelt sich der Verkehr auf der **Eisenbahn zwischen Tientsin und Peking** so rasch, dass man alsbald daran gehen will, dort ein zweites Geleise zu legen.

Allgemeines.

— Auf der Westbahnstrecke Paris-Havre begannen kürzlich, wie die „Vossische Zeitung" mittheilt, die endgültigen Versuche mit der **Heilmann'schen elektrischen Lokomotive**. Sie bewährte sich im Lastziehen und bewältigte spielend 200 t mit 40 km Geschwindigkeit in der Stunde. In den nächsten Tagen werden die Schnelligkeitsversuche vorgenommen. Heilmann verspricht 110 Nutzkm in der Stunde, alle Aufenthalte unterwegs mitgerechnet. Er versichert, dass es keine Schwierigkeit mache, 160 km reine Geschwindigkeit zu erreichen.

— In Paris soll bei Gelegenheit der Weltausstellung im Jahre 1900 eine **neuartige Eisenbahn** gebaut werden, die allerdings nur der Beförderung der Passagiere auf den Ausstellungsplätzen dienen soll, die aber auch eine weitergehende Anwendung finden könnte. Diese Eisenbahn verkörpert ein ganz neues Prinzip, indem hier, wie wir einer Mittheilung des Patentbüreaus J. Fischer in Wien entnehmen, nicht die Wagenräder auf den Schienen rollen, sondern die Schienen von den Rädern bewegt werden. Die Schienen, auf denen die Wagen angebracht sind, sind über Räder gelegt, die sich an fixen Achsen befinden und durch Elektrizität in Bewegung gesetzt werden, sodass die Schienen mit den Wagen auf den fixen Rädern laufen.

— **Ein Eisenbahntunnel, der zur Kultur der Champignons benutzt wird,** ist ein Kuriosum, welches seinem Vaterlande England einmal wieder recht entspricht, welche Plantage jedoch, was die Hauptsache ist, den praktischen Unternehmern viel Geld einbringt. Die Anlage betrifft die Champignonzüchterei der Scotisch Mushroom Company zu Edinburgh, welche zur Kultur der schmackhaften Pilze einen alten verlassenen Eisenbahntunnel eines verunglückten Eisenbahnunternehmens ankaufte, der etwa 1000 m lang zur Anlage der Pflanzungen hergerichtet wurde, wozu nicht weniger wie 3000 Tonnen Erde und Dünger erforderlich waren. In dem dunklen, kühlen und feuchten Tunnel gedeihen die „Mushrooms" nun bestens und wird das marktreife Produkt mittelst einer eigenen Schmalspurbahn, deren Geleise

durch den Tunnel führt und die man aus den Trümmern des früheren Eisenbahnunternehmens konstruirt hat, nach Edinburgh und von da in den Handel gebracht. Ein Seitenstück hat das originelle Unternehmen übrigens in Rumänien, wo ebenfalls ein verlassener Eisenbahntunnel zwar nicht als Pilzgarten, sondern als Weinkeller ebenfalls besser wie in seiner ursprünglichen Benutzung rentirt. („Schweizer Bahnen“.)

— Der Berliner Ober-Postdirektion werden demnächst zwei Motorwagen vorgeführt werden, der eine bestimmt zur Beförderung von Briefschaften, der andere von Packeten nach den Postämtern bezw. nach den Bahnhöfen. Diese Motorwagen sind dem Aeusseren nach den bisher in Gebrauch befindlichen Wagen nachgebildet. Sie können von einem Schaffner (ohne Begleitschaffner) bedient werden. Die Einrichtungen sind so getroffen, dass die bis jetzt im Gebrauch befindlichen Wagen in Motorwagen umgewandelt werden können. Die ersten Versuche mit diesen **Post-Motorwagen** sind von der Postbehörde in London gemacht worden. Sie haben sich so bewährt, dass eine Anzahl von Motorwagen zur Einführung gelangt, nicht allein, weil ihre Unterhaltung bedeutend billiger, sondern auch, weil dieselben bei weitem schneller laufen, als die jetzigen mit Pferden bespannten Wagen.

— Die **grösste elektrische Strassenbahnanlage der Jetztzeit** dürfte nach einer Mittheilung des Patent- und technischen Büreaus von Richard Lüders in Görlitz die sein, welche sich gegenwärtig in Newyork im Bau befindet. Die Bahn wird den Strom durch unterirdische Zuführung mittelst Kontaktschiene erhalten und wird den Verkehr, welcher bisher durch die Pferdebahnlinien vermittelt wurde, aufnehmen, während letztere zum grössten Theil aufgelassen werden. Den interessantesten Theil der Anlage bildet ohne Zweifel die Kraftstation, welche die nöthige Kraft für alle diese Linien zu liefern hat. Dieselbe soll die enorme Anzahl von 70000 PS. liefern, welche durch 11 Compoundmaschinen von je maximal 6600 PS. erzeugt werden. Der hierzu nöthige Dampf wird von 87 Kesseln geliefert, welche in 3 Stockwerken übereinander angeordnet sind. Die Anlage arbeitet mit Rücksicht auf die grossen Entfernungen, welche zu bewältigen sind, mit hochgespanntem Wechselstrom und sind zu diesem Zwecke 11 Dreiphasen-Wechselstrommaschinen aufgestellt, welche einen Strom von 6000 Volt Spannung erzeugen. Dieser wird in an entsprechenden Punkten gelegene Unterstationen geleitet, wo er durch Transformatoren auf die für die Bahn erforderliche Spannung von 550 Volt umgewandelt wird.

— Eine **fliegende Ausstellung** soll demnächst im südwestlichen Theile der Vereinigten Staaten und in Mexiko veranstaltet werden. Diese merkwürdige Ausstellung, die neben anderem besonders aus Maschinen für Landwirthschaft und Bergbau und allen möglichen Arten von Wagen besteht, wird in einem langen Eisenbahnzuge untergebracht werden, der von besonders grossen und fortlaufend mit einander verbundenen Wagen zusammengesetzt wird. Sie wird in New-York fertig gemacht und geht von hier mit der Bahn für 6 Monate auf die Reise, und soll in dieser Zeit über 16000 km zurücklegen. Vertreter der Fabrikanten begleiten den Zug; in den grösseren Städten wird Halt gemacht, die Gegenstände werden herausgenommen und in einem grossen Zelte ausgestellt. Das nächste Ziel ist die Stadt St. Louis, dann geht die Reise weiter nach Mexiko, wo alle grösseren Orte besucht werden sollen, zuweilen sogar für längeren Aufenthalt. Von der mexikanischen Regierung ist für die Einfuhr aller Ausstellungsgegenstände Zollfreiheit bewilligt, mit Ausnahme derjenigen, die zum Verkaufe gelangen.

— Das „Journal Télégraphique“ veröffentlicht die von dem Internationalen Telegraphenbüreau in Bern nach amtlichem Material ausgearbeitete **Statistik des Fernsprechwesens im Jahre 1895**, die von der „Elektrotechn. Zeitschr.“ auszugsweise wiedergegeben und zu einer vergleichenden Statistik verwendet wird, die, in nachstehender Tabelle enthalten, die relative Verbreitung des Fernsprechers in den in der Veröffentlichung des Berner Büreaus enthaltenen europäischen Ländern zeigt. Es fehlen ausser den nordischen Ländern Norwegen, Dänemark und Finland, auch Grossbritannien und Portugal, welche Länder den Fragebogen des Berner Büreaus nicht beantwortet haben, und ferner die Türkei und Griechenland, wo es heute noch keine Fernsprechanlagen gibt. In Bezug auf die prozentuelle Zunahme stehen am höchsten die früher stark zurückgebliebenen Länder Russland, Bulgarien und Rumänien.

	Netze		Sprechstellen		Zunahme der Sprechstellen	Einwohner für eine Sprechstelle		Sprechstellen für 1 Netz
	1894	1895	1894	1895	%	1894	1895	
Schweden . .	298	293	36 527	42 354	16	133	115	145
Schweiz . . .	189	225	19 814	23 446	18	150	129	104
Luxemburg .	54	57	1 270	1 365	7	166	160	24
Deutschland	475	534	115 007	131 577	14	430	397	246
Niederlande	31	?	7 263	ca. 7 900	11	661	615	?
Belgien . . .	15	15	8 667	9 400	9	732	682	627
Frankreich .	357	407	28 579	31 681	11	1 348	1 216	78
Oesterreich .	122	124	16 883	18 950	12	1 466	1 318	153
Spanien . . .	48	48	10 852	10 810	—	1 591	1 597	226
Ungarn . . .	34	36	7 122	8 458	19	2 545	2 168	235
Italien	54	54	11 670	11 815	1	2 649	2 629	220
Russland . .	44	53	10 449	16 050	57	8 729	6 988	303
Bulgarien . .	4	5	158	243	54	20 948	13 616	49
Rumänien . .	3	6	187	337	80	28 910	16 042	56

Auffallend ist die starke Zunahme, die Schweden und die Schweiz trotz der schon erreichten grossen Ausdehnung ihres Fernsprechwesens immer noch zeigen. Wenig erfreulich ist die Entwickelung in Italien und Spanien. In Bezug auf Deutschland ist noch zu bemerken, dass ausser den angeführten öffentlichen Anlagen noch 3628 private Anlagen mit zusammen 8164 Sprechstellen vorhanden sind, ferner dass die Zahl der Stadtgespräche (1895 im ganzen 345988755) von 7,2 auf 7,0 pro Tag und Sprechstelle gesunken ist, während die Zahl der Stadt-zu-Stadtgespräche (zusammen 45583633) pro Sprechstelle und Jahr von 326 auf 346 gestiegen ist. Abgesehen von Luxemburg ist dies bei weitem die höchste Zahl, sodass der Stadt-zu-Stadtverkehr in Deutschland erheblich stärker ist, als in irgend einem anderen europäischen Lande; in Schweden ist die entsprechende Zahl von 52 auf 54 und in der Schweiz von 86 auf 94 gestiegen.

— Zum **700jährigen Jubiläum der Kohle** schreiben die „Berl. N. N.“: Man sollte meinen, dass die Kohle, deren Entdeckung in das Jahr 1197 fällt, überall mit grosser Begeisterung begrüsst worden wäre. Seltsamer Weise aber wollte man in manchen Ländern von dieser Wärme- und Segenspenderin nichts wissen. Während man sich in Norddeutschland die Entdeckung sofort zu Nutze machte und schon kurz nach 1200 die Ausbeutung seiner Kohlenschätze begann, galt die Kohle in England anfangs geradezu für gefährlich. So fassten schon zu Beginn des 14. Jahrhunderts die Brauer und Schmiede der City in London, weil der Preis für das als Brennmaterial benutzte Holz ihnen zu hoch wurde, den Entschluss, einmal mit der Steinkohle Versuche über ihre Verwendbarkeit als Brennmaterial anzustellen; doch ein Schrei der Entrüstung ging dagegen von allen Anwohnern der Brauereien und Schmiedewerkstätten aus. Sie richteten eine Petition an den König und erreichten ein Gesetz, das die Benutzung von Kohle als Brennmaterial in der City untersagte. Trotzdem setzten die, welche den Versuch gemacht und dabei die Vortheile der Steinkohle gegenüber dem Holze erkannt hatten, unter der Hand die Verwendung der ersteren fort. Doch die Regierung sah dieselbe als einen so unerträglichen Missbrauch an, dass sie ein Gesetz erliess, in welchem diejenigen, die innerhalb der Mauern Londons Steinkohlen als Brennmaterial zu benutzen wagen würden, mit der Todesstrafe bedroht wurden, und es steht auch fest, dass mindestens eine Person wegen dieses „Vergehens“ von Gesetzes wegen den Tod erlitten hat. Besondere Gegner der Benutzung der Steinkohle zum Heizen im Haushalt waren die Frauen, weil sie meinten, dass dieselbe ihrer Gesundheit schaden werde, sodass viele, selbst als jenes Gesetz aufgehoben war, Einladungen in solchen Familien, die Steinkohlen brannten, nicht annahmen.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem in Nr. 89 d. Ztg. abgedruckten Aufsatze: „Stationsdiätare der preussischen Staatsbahnen“ befindet sich auf S. 886, Spalte 2, Absatz 2, Zeile 17 ein sinnentstellender Druckfehler. Es muss dort statt „vorzugsberechtigten“ Anwärtern heissen „**nicht**vorzugsberechtigten“ Anwärtern.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Staatsbahn - Personenverkehr. Am 1. Dezember d. J. wird der zwischen Benau und Gassen gelegene Haltepunkt Friedersdorf für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet. In Friedersdorf werden alle Züge mit Personenbeförderung mit Ausnahme der Schnellzüge 3, 5, 6 und 8 anhalten.

Breslau, den 11. November 1897. (2543)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Direkter Güterverkehr mit den kgl. bayer. Staatseisenbahnen. Die Station Wiedergeltingen der bayer. Staatsbahnen dient nunmehr dem Gesammt-Güterverkehr.

Die in den direkten Gütertarifen der bayerischen Staatsbahnen mit deutschen Bahnen enthaltenen Bestimmungen über die Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen der genannten Station sind daher zu streichen.

München, im November 1897. (2544)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Einrichtung der Ueberladestelle Neugarten für die direkte Abfertigung von Gütern usw. von und nach Stationen der osthavelländischen Kreisbahnen. Vom 1. Januar 1898 an findet zwischen der an der Strecke Berlin-Stendal zwischen den Stationen Wustermark und Gross-Behnitz gelegenen Ueberladestelle Neugarten und sämmtlichen preussischen, sowie oldenburgischen Staatsbahnstationen direkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern (Stück- und Wagenladungsgüter), Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen von und nach Stationen der osthavelländischen Kreisbahnen statt.

Die Annahme und Auslieferung von Gütern usw. von bezw. an Privatpersonen in Neugarten (Ortsverkehr) ist ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 18. Novbr. 1897. (2545)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die übrigen Verwaltungen.

Oberschlesisch - nordwestdeutsch - mitteldeutsch - hessischer Kohlenverkehr. Die mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. zur Einführung gebrachten Kohlenfrachtsätze nach Haltestelle Gross-Köris des Direktionsbezirks Halle werden wieder aufgehoben.

Kattowitz, den 10. November 1897.
Königliche Eisenbahndirektion. (2546)

Nordostdeutsch - Berlin - bayerischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. werden in den Ausnahmetarif II (Rohstofftarif) „Erze, auch aufbereitete, usw., wie im Spezialtarif III genannt“ unter der neuen Ziffer 3 aufgenommen. Für diese Artikel wird der Frachtberechnung nach den Sätzen des Ausnahmerarifs 2 mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hierbei jedoch für Wagen mit anderem Ladegewicht als 10, 12,5 und 15 t

a) das Ladegewicht von mehr als 10, aber weniger als 12,5 t nur für 10 t,
b) das Ladegewicht von mehr als 12,5 t, aber weniger als 15 t nur für 12,5 t

gerechnet.

Stellt sich indess das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifs für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

Berlin, den 8. November 1897. (2547)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 4. d. Mts. wird bekannt gegeben, dass die Einbeziehung der Stationen Kroscienko und Lisko-Lukavica in den obenbezeichneten Tarif nicht bereits vom 15. d. Mts., sondern erst mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. erfolgt.

Kattowitz, den 12. November 1897.
Königliche Eisenbahndirektion. (2548)

Elsass - lothringisch - luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 10. November 1897 wird die Station Differdingen in den Ausnahmetarif 7 für Güter des Spezialtarifs III des elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischen Gütertarifes einbezogen.

Ueber die Frachtsätze ertheilen die Dienstesstellen Auskunft.

München, im November 1897. (2549)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif III, Wechselverkehre der Gruppe III mit den Gruppen IV, V, VI, Oldenburg - ostdeutsch - Berlin-Stettiner Güterverkehr und Militärbahn - Staatsbahnverkehr. Die Abfertigung von Bier und frischen Heringen mit weissem Frachtbrief wird wegen des beschränkten Raumes in der Eilgutabfertigung auf dem Personenbahnhofe in Stettin endgültig nach dem Centralgüterbahnhofe verlegt. Der Frachtberechnung für diese Sendungen werden für die Folge die Entfernungen des Centralgüterbahnhofes zu Grunde gelegt. Soweit durch diese Maassnahme Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst vom 15. Januar 1898 ab in Kraft.

Stettin, den 11. November 1897. (2550)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif I (Holztarif). Im Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehr, ferner im Wechselverkehr mit Stationen der oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn erhält mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 ab die Ziffer 4 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs I (Holztarif) folgende Fassung: „4. Holzwaaren, grobe (ausgenommen solche, die aus Hölzern der im Spezialtarif I des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, bezeichneten Sorten — vergl. oben Ziffer 1 — hergestellt sind), folgende: Roh vorgearbeitetes Schirr- oder Werkholz, soweit dasselbe nicht unter Ziffer 1 der Position „Holz“ des Spezialtarifs III fällt, Rundholz, gelocht (Haspelholz), Satzkisten, Schachtelränder, Siebläufe, Schiffsnägel, Holzspunde, Schuhpflöcke (Holzstifte), Draht zur Herstellung von Zündhölzern, Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern, roh vorgearbeitete Gewehrschäfte, Cigarrenkistenbretter, Dachschindeln.“

Berlin, den 9. November 1897. (2551)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. Für die Beförderung von Schiefertafeln und Schiefergriffel treten mit sofortiger Gültigkeit Frachtermässigungen ein. Auskunft geben die Güterabfertigungsstellen.

Strassburg, den 9. November 1897. (2552)
Die geschäftsführende Verwaltung,
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 5. d. Mts. ist eine Neuauflage des Exporttarifs für den Transport von Stahl, Eisen und Eisenguss ab Villerupt-Micheville, Mont-Saint-Martin und Pont-à-Mousson nach Chiasso transit und Pino transit via Delle und Alt-Münsterol in Kraft getreten. (2553)

Weitere Auskunft ertheilt das Verbands-Abrechnungs-Büreau in Strassburg i. Els.

Strassburg, den 8. November 1897.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. Dezember d. J. treten für die Beförderung von Flachs, Hanf sowie Abfällen von diesen Artikeln (Ausnahmetarif Nr. 10) von Stettin nach Bielitz direkte Frachtsätze (für 5000 kg 303 ₰, für 10 000 kg 215 ₰ für 100 kg) in Geltung. (2554)

Breslau, den 11. November 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Eisenbahnverband. Mit Geltung vom 1. Dezember d. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9b für Eisen und Stahl der Spezialtarife II und III bedeutend ermässigt, die Stationen Köln Bonnthor, Rheinhausen und Wehbach in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I—III einbezogen und das Waarenverzeichniss dieses Ausnahmetarifs auf weitere Artikel ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung. (2555)

Altona, den 9. November 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - sächsischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1898 kommt ein neues Tarifheft 1 für den Güterverkehr zwischen bayerischen Stationen einer- und den Wettbewerbsstationen der sächsischen und preussischen Staatsbahnen Elsterwerda, Gera, Görlitz i. Schles., Grosszschocher, Kamenz, Leipzig I (Bayerischer Bahnhof), Leipzig II (Dresdner Bahnhof), Leipzig (Berliner Bahnhof), Leipzig (Eilenb., Magdeb. und Thür. Bahnhof), Leipzig - Connewitz, Leipzig - Eutritzsch, Leipzig - Stötteritz, Plagwitz-Lindenau, Schönefeld b. Leipzig, Weida, Weida-Altstadt, Zeitz und Zwötzen andererseits zur Einführung.

Hierdurch wird das bisherige Tarifheft 1 vom 1. November 1890 nebst den hierzu herausgegebenen Nachträgen ersetzt. Ausserdem kommen die Frachtsätze für die bisher im bayerisch-sächsischen Tarifhefte 2 vom 1. Januar 1891 nebst Nachträgen aufgenommenen sächsi-

schen Stationen Leipzig-Connewitz und Zwötzen in Wegfall und die im seitherigen Tarifhefte 1 nebst Nachträgen für Lindau Rangirbahnhof, Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen, enthaltenen Frachtsätze werden ohne Ersatz aufgehoben. Etwaige Sendungen nach und von Lindau Rangirbahnhof werden künftig in Lindau, Station der bayerischen Staatseisenbahnen, umzukartiren sein.

Für die im seitherigen Tarifheft 1 aufgenommene Station Zittau werden ebenfalls am 1. Januar 1898 anderweite Frachtsätze durch einen zum Tarifhefte 2 herauszugebenden Nachtrag XXVII in Kraft gesetzt.

Ueber die Höhe der im neuen Tarifheft 1 und im Nachtrage XXVII zum Tarifheft 2 enthaltenen Frachtsätze, die vereinzelt mit Erhöhungen verbunden sind, ertheilt zunächst unser hiesiges Verkehrsbüreau (Wienerstrasse 4) auf schriftliche Anfrage Auskunft. Von welchem Tage an das neue Tarifheft und der Nachtrag bei den Verbandsstationen zu erlangen sind, wird noch besonders bekannt gegeben.

Dresden, am 15. November 1897. (2556)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - italienischer Verband. Mit Ablauf des Monats Dezember d. J. treten die direkten Gütertarife mit Italien und zwar:

a) Theil I Abth. A, Reglementarische Bestimmungen vom 1. Januar 1893,
b) Theil I Abth. B, Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation vom 1. August 1888,
c) Theil II, Tariftabellen vom 1. August 1888,
d) Ausnahmetarif für die Beförderung von Rohzucker nach Italien vom 1. August 1888,
e) Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen nach Italien vom 1. April 1891

nebst sämmtlichen, zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen ausser Kraft.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife, welche neben Ermässigungen auch theilweise Erhöhungen aufweisen, wird besondere Bekanntmachung erlassen. Weitere Auskunft ertheilt unser Abrechnungsbüreau hier. (2557)

Strassburg, den 13. November 1897.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsas-Lothringen.

Westdeutsch - österreichisch - ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Am 20. November d. J. treten im Tarif Theil II — Heft 1 folgende neuen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 für Holz des Spezialtarifs II etc. in Kraft:

Nach / Von	Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen		
	Blowitz	Marienbad	Prestitz
	Pfennig für 100 kg		
Stationen der königl. Eisenbahndirektion Cassel			
Münden i/H.	163	137	166
Niederzwehren	166	140	169
Wilhelmshöhe	165	139	168

Diese Sätze gelten nur in der Richtung aus Oesterreich nach Deutschland.

Breslau, den 16. November 1897. (2558)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch - österreichischer Verband. Am 1. Dezember 1897 tritt im ostdeutsch-österreichischen Verbande zu den Tarifheften 1 und 2 je ein Nachtrag V in Kraft. Die Nachträge enthalten neue Frachtsätze des Klassentarifs und einiger Ausnahmetarife.

Unter anderem sind in Nachtrag V zum Heft 1 die Stationen Friedrichshütte und Rosdzin in die Ausnahmetarife Nr. 57 und 59 (Eisenerze und Schlacken zum Hochofenbetriebe) aufgenommen.

Insoweit durch die Nachträge Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. Januar 1898.

Der Nachtrag V zum Heft 1 ist zum Preise von 0,30 ℳ, der Nachtrag V zum Heft 2 kostenlos bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Breslau, den 17. November 1897. (2559)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 20. November d. J. werden in den Rohstofftarif (Ausnahmetarif Nr. 23 des Theils II vom 1. Januar 1893 und Ausnahmetarif 2 des Theils II vom 1. August 1896) hinter

6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt,

neu aufgenommen:

7. Torfstreu und Torfmüll,
8. Erze, auch aufbereitete usw. wie im Spezialtarif III genannt.

Die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen findet auf Torfstreu und Torfmüll keine Anwendung, auf Erze dagegen in dem gleichen Umfange, wie für Erde, gewöhnliche.

Die Frachtsätze des Rohstofftarifs sind für die neu aufgenommenen Artikel anwendbar im Verkehr mit Stationen der Tarifabtheilung B (Elsass - Lothringen), D (Main-Neckarbahn), E (Pfalzbahn) und G (Basel), ferner für Torfstreu und Torfmüll im Verkehr mit Stationen der Tarifabtheilungen A neu (badische Staatsbahn) und A alt (süddeutsche Nebenbahnen) und für Erze, auch aufbereitete usw. im Verkehre mit den badischen Staatsbahnstationen Eberbach, Friedrichsfeld, Heidelberg, Mannheim und Schwetzingen.

Das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung ertheilt Auskunft.

Köln, den 12. November 1897. (2560)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn. Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. werden in die Hefte 2, 8 und 14 vom Theil II des Tarifs für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen einerseits und den Stationen der Prinz Heinrich-Bahn andererseits direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eisen (Roh) usw. wie im Spez.-Tarif III aufgeführt von und nach Differdingen aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 13. November 1897. (2561)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf usw. von Königsberg in Pr. und Elbing nach Belgien und Frankreich. Die Frachtsätze der Tariftabelle I gelten vom 1. Dezember d. J. ab auch für die laut Ursprungsfrachtbrief von der Station Shogowo der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn herrührenden Sendungen.

Köln, den 20. November 1897. (2562)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif VI. Verkehr zwischen den Stationen der Bezirke Cassel, Frankfurt a. M. und Mainz. Für den Verkehr zwischen Grossen-Buseck und Frankfurt a. M., Hanau, Höchst a. M., Kastel, Mainz und Wiesbaden treten mit Wirkung vom 1. Dezember d. J. ab ermässigte Ausnahmesätze für Steine des Spezialtarifs III in Kraft.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (2563)

Frankfurt a. M., den 12. November 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der Gruppe V, nordwestdeutsch - mitteldeutscher, mitteldeutsch - hessischer, mitteldeutsch-linksrheinischer und Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. wird die Station Grosszschocher Pr. Staatsbahn des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt als Empfangsstation in die in den obenbezeichneten Verkehren bestehenden Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 12. November 1897. (2564)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch - österreichisch - ungarischer Verband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. Dezember d. J. treten im Tarif Theil II, Heft 1 folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

Zwischen Wien (Donaukaibahnhof) der k. k. österreichischen Staatsbahnen und	im Ausnahmetarif	
	6 (Getreide etc.)	7 (Kleie etc.)
	Pfennig für 100 kg	
Stationen der K. E.-D. Erfurt.		
Crossen a. d. Elster	—	222
Knau	—	226
Köstritz	234	220
Neustadt a. d. Orla	236	221
Niederpöllnitz	—	216
Pössneck, preuss. Staatsb. (Thür. Bhf.)	242	226
Pössneck (Saalbhf.)	242	226
Roda (Sachsen-Altenburg)	245	228
Rudolstadt (Thür.)	258	—
Saalfeld (Thür.)	253	235
Triptis	—	219

Breslau, den 15. November 1897. (2565)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr. Am 20. November d. J. wird die Station Zörbig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle in die vorgenannten Verkehre einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. November 1897. (2566)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher und Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr. Am 20. d. Mts. treten ermässigte Ausnahmetarifsätze für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren von Erfurt nach Altona, Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk), Bremerhafen (Freihafenbahnhof), Geestemünde (Freihafenbahnhof), Hamburg, Harburg H., Kiel und Stettin, Central-Güterbahnhof in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 15. November 1897. (2567)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1898 gelangt der Nachtrag I zur Einführung, welcher die Aufhebung, Aenderung und Ergänzung von Frachtsätzen enthält.

München, im November 1897. (2568)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Getreide- etc.-Ausnahmetarife, Theil III, Heft Nr. 1 und 2. Die Einführung der wiederholt angekündigten Getreidetarife Theil III, Heft Nr. 1 und 2 erfolgt erst mit 1. Januar 1898 und bleiben daher die gegenwärtigen Tarife vom 1. August 1894 noch bis Ende Dezember 1897 in Kraft.

München, im November 1897. (2569)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gütertarif der Gruppe VIII, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe VIII mit den übrigen preussischen Staatsbahnen sowie rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. wird die zwischen den Stationen Lampaden und Zerf der diesseitigen Strecke Trier-Hermeskeil gelegene, für die Abfertigung von Holz in Wagenladungen dienende Holzverladestelle Hentern als Tarifstation mit den wirklichen Entfernungen in oben genannte Gütertarife einbezogen.

Soweit im Verkehr mit den über Zerf hinaus gelegenen Stationen Frachterhöhungen eintreten, erlangen dieselben erst vom 1. Januar 1898 ab Gültigkeit.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft. (2570)

St. Johann-Saarbrücken, 15. Nov. 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. böhmische Nordbahn. Die Station Skalsko der im Betriebe der böhmischen Nordbahn stehenden Lokalbahn Mscheno-Unter-Cetno, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehre gedient hat, wird mit dem 18. November l. J. beginnend für den unbeschränkten Gesammtverkehr eingerichtet sein.

Prag, am 17. November 1897. (2571)

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für todtes Geflügel, russischer Herkunft, nach Venlo, Station der königl. Eisenbahndirektion Köln. Mit Gültigkeit vom 21. November 1897 treten für todtes Geflügel, russischer Herkunft, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg } pro Frachtbrief und
b) 10 000 „ } Wagen

nach Venlo, Station der kgl. Eisenbahndirektion Köln, nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege in Kraft:

	a)	b)
	in Pfennig für 100 kg	
von Brody (Bhf.) transit . . .	741	592
„ Podwoloczyska (Bhf.) transit . . .	779	623

Für die Aufgabe der bezüglichen Transporte sind die Bestimmungen des Tariftheiles II, Heft 1, für den obenbezeichneten Verkehr maassgebend.

Wien, am 11. November 1897. (2572)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband. Tarif für Pflaumentransporte von Brcka (Station der königl. ungarischen Staatseisenbahnen) nach Passau transit (Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen) für Paris und weiter. Für die Beförderung von Pflaumen, getrocknet und Pflaumenmus in Fässern, bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür, von Brcka (Station der königl. ungarischen Staatseisenbahnen) nach Passau transit (Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen) wird ab 1. Januar 1898 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1898 der Frachtsatz von 42,50 Frcs. Gold für 1 000 kg berechnet. Die Sendungen müssen nach Paris oder darüber hinaus bestimmt sein.

Für die Abfertigung derselben sind die Bestimmungen des im österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbande seit 1 Januar 1895 bestehenden Ausnahmetarifes für die Beförderung von Pflaumen und Pflaumenmus von ungarischen Stationen nach Passau transit (für Paris und darüber hinaus) maassgebend.

Wien, am 11. November 1897. (2573)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft; K. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn; K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn; Lokalbahn Cilli-Wöllan; Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg; Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben; Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg. Aufhebung bestehender und Einführung neuer Lokalgütertarife, bezw. Kilometerzeiger, respekt. Hinausgabe von Neuauflagen solcher Tarife, bezw. Kilometerzeiger.

1. Mit Ende Dezember 1897 treten ausser Wirksamkeit:

a) Die Auflage vom 1. April 1893 des Tarifes, Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen auf den Linien der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft sammt Nachtrag I;
b) die Auflage vom 1. April 1893 des Tarifes, Theil II und Kilometerzeigers für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen auf den Linien der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn; —
c) der Theil II, Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen im Lokalverkehre der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn, gültig vom 1. Januar 1890, sammt den Nachträgen I und II;
d) die Auflage vom 1. April 1893 des Tarifes, Theil II und Kilometerzeigers für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen auf der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg; —
e) die Auflage vom 1. April 1893 des Tarifes, Theil II und Kilometerzeigers für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen auf der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg;
f) die Auflage vom 1. April 1893 des Tarifes für den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen den Stationen der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg einerseits und den Stationen der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg und Spielfeld transit andererseits. —

2. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 treten in Kraft:

a) Die Neuauflage des Lokal-Gütertarifes, Theil II (vom 1. April 1893) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Preis: 1 Krone;
b) die Neuauflage des Lokal-Gütertarifes, Theil II und Kilometerzeigers (vom 1. April 1893) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. Preis: 10 Heller;
c) der Lokal-Gütertarif, Theil II für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn, Preis: 1 Krone;
d) der Lokal-Gütertarif, Theil II für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf der Lokalbahn Cilli-Wöllan, Preis: 20 Heller;
e) die Neuauflage des Lokal-Gütertarifes, Theil II und Kilometerzeigers (vom 1. April 1893) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg, Preis: 10 Heller;
f) der Lokal-Gütertarif, Theil II und Kilometerzeiger für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf der Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben, Preis: 10 Heller;
g) die Neuauflage des Lokal-Gütertarifes, Theil II und Kilometerzeigers (vom 1. April 1893) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg, Preis: 10 Heller;
h) die Neuauflage des Tarifes (vom 1. April 1893) für den Eil- und Frachtgut-Verkehr zwischen den Stationen der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg einerseits und den Stationen der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg und Spielfeld transit andererseits, Preis: 10 Heller.

Alle sub 2. genannten Tarife können vom 18. Dezember 1897 ab bei der gesellschaftlichen kommerziellen Direktion in Wien, sowie durch die Stationen zu den angegebenen Preisen bezogen werden.

Wien, am 12. November 1897. (2574)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
auch namens
der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 2. Mit 1. Januar 1898 gelangt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 2 für die direkte Güterabfertigung zwischen Stationen der in Galizien gelegenen Linien der k. k.

priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung, durch welchen der gleichnamige seit 1. Dezember 1894 gültige Tarif, Theil II, Heft 2 sammt Nachtrag I und II ausser Wirksamkeit gesetzt wird.
Exemplare des Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 3 Kronen für das Stück erhältlich.
Wien, am 13. November 1897. (2575)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K.k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung eines neuen Lokal-Gütertarifes, nebst Anhanges. Mit 1. Januar 1898 tritt auf den Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein neuer Tarif für den Eil- und Frachtgüter-Transport und ein Anhang hiezu in Kraft, durch welche der vom 1. Januar 1890 gültige Lokal-Gütertarif nebst den hiezu erschienenen Nachträgen I—XI, sowie der vom 1. Januar 1895 gültige Anhang aufgehoben wird.
Exemplare des Tarifes sind durch unsere Tarifabtheilung (Budapest, V. Marie-Valérie-Gasse 11) zu beziehen.
Budapest, am 10. November 1897. [2576]
Die Direktion.

Ost-Nordwest-österreichischer Eisenbahnverband. Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 5. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Zucker usw. im Verkehre zwischen Stationen der in Böhmen, Mähren, Niederösterreich und Schlesien gelegenen Bahnen einerseits, und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) in Kraft.
Mit dem Tage der Einführung dieses Tarifes wird das vom 1. Oktober 1892 gültige Tarifheft 5 des Ost-Nordwest-österr. Eisenbahnverbandes sammt den Nachträgen I und II aufgehoben.
Exemplare des neuen Tarifes sind ab 15. Dezember l. J. bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 60 Heller für das Stück erhältlich.
Wien, am 12. November 1897. (2577)
K. k. österreich. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen - Werrabahn, bezw. böhmisch-thüringischer Kohlenverkehr über Lichtenfels. Aufhebung eines Tarifes und Einführung eines neuen Tarifes. Unter Aufhebung des vom 1. Oktober 1892 gültigen Tarifes für den Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn sammt Nachträgen tritt als Ersatz für denselben am 1. Januar 1898 ein neuer Tarif für den Kohlenverkehr aus Böhmen nach Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt (Linie Eisenach-Lichtenfels und Seitenlinien) mit der Bezeichnung „Böhmisch-thüringischer Kohlenverkehr über Lichtenfels" in Wirksamkeit.
Derselbe enthält gegenüber den gegenwärtigen Frachtsätzen des Tarifes für den Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn theils Frachtermässigungen, theils Frachterhöhungen.
Abdrücke des neuen Tarifes sind anfangs Dezember 1897 bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 0,50 *M.* oder 0,60 Kr. zu beziehen.
Prag, am 11. November 1897. [2578]
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband. Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse, Cellulose etc. von Josefihütte nach Stationen der französischen Ostbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1898, werden für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzpapierstoff, Holzstoff (geschliffener), Holzzellstoff, Cellulose (auch schwefligsaurer oder doppelschwefligsaurer), sofern diese Artikel in einer Beschaffenheit aufgeliefert werden, in welcher sie nicht auch als Pappe verwendet werden können, d. h. entweder feucht oder trocken und nicht in Pappenform, oder wenn trocken und in Pappenform unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Pappe nicht mehr dienen können, nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach den Stationen der französischen Ostbahnen							
	Charmes	Etival Claire-fontaine	Isny surMorin le Marais	Monte-reau	Port d'Ate-lier-Amance	Raon l'Etape laNeuve-ville	Revygny	Saint Siméon
	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen							
	Francs Gold für 1 000 kg							
Josefihütte, Station der k. k. österr. Staats-bahnen . .	24,15	24,25	30,40	31,40	27,10	24,05	27,35	30,50

Wien, am 10. November 1897. (2579)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. - ungar. - schweizerischer Eisenbahn-Verband. Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Tarifen. Die Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten etc. (Theil III, Heft 1—4 vom 1. September 1893, bezw. 1. November 1894), deren Aufhebung mit 31. Oktober, bezw. 30. November l. J. verlautbart wurde (vergl. No. 72 bezw. 82 dieser Zeitung), bleiben noch bis 31. Dezember 1897 in Wirksamkeit.
Wien, am 13. November 1897. [2580]
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - österreichisch - ungarischer Transitverkehr. (Tarif für die Beförderung von Fellen, rohe, gesalzen oder getrocknet, zwischen Wien (K. E. B.) und Genf transit mit der Bestimmung von oder nach der Station Millau (Depart. Aveyron) der französischen Südbahn.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1898 gelangt für die Beförderung der in der Ueberschrift bezeichneten Felle bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der Bestimmungen des Spezialtarifes Nr. 8, enthalten im Nachtrage I vom 1. Mai 1896 zu dem Tarife vom 1. Februar 1874 für den schweizerisch - österreichisch-ungarischen Transitverkehr, nachstehender Frachtsatz zur Einführung:
Zwischen Wien (K. E. B.) und Genf transit mit der Bestimmung von oder nach der französischen Station Millau (Depart. Aveyron) der französischen Südbahn 54,08 Frcs. pro 1 000 kg.
Der im bezeichneten Spezialtarife Nr. 8 für Sendungen von oder nach „Cette und weiter" ausgewiesene Frachtsatz von 45,28 Frcs. pro 1 000 kg hat nunmehr für Sendungen von oder nach „Cette und weiter" (exklusive der Station Millau) Geltung.
Wien, am 31. Oktober 1897. (2581)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - ungarisch - französischer Eisenbahnverband. Frachtsätze für Mineralwasser-Transporte von Hawran nach Paris. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1898, werden für die Beförderung von Mineralwasser, und zwar:
a) verpackt in Kisten, Rahmen, Verschlägen oder Harassen,
b) lose verladen
von Hawran, Station der k. k österreichischen Staatsbahnen, nach Paris (Douane und Reuilly) nachstehende Frachtsätze berechnet:

a) verpackt		b) lose verladen	
bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens			
5 000	10 000	5 000	10 000
Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen			
Francs Gold für 1 000 kg			
72,10	65,50	71,55	65,50

Ausserdem wird eine Einschreibegebühr von 10 Centimes pro Sendung zu Gunsten der französischen Ostbahnen erhoben.
Wien, am 10. November 1897. (2582)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-österreichischer Eisenbahnverband. Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 6. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 6, enthaltend Kartirungssätze für einzelne Artikel, in Kraft und wird das gleichnamige Tarifheft vom 1. Januar 1897 aufgehoben.
Exemplare des neuen Tarifes sind vom 15. Dezember l. J. an bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 60 Hellern für das Stück erhältlich.
Wien, am 14. November 1897. [2583]
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 1. Mit 1. Januar 1898 gelangt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1, welcher die in Kronen-

Währung bezifferten Kartirungssätze von und nach den galizisch - ungarischen Uebergangspunkten zur direkten Güterabfertigung für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen andererseits enthält, zur Einführung.

Zum gleichen Termine werden der vom 1. Juli 1894 gültige Tarif, Theil II, Heft 1 sammt Nachträgen I bis III, sowie die vom 1. September 1894 gültigen Kartirungssätze sammt Nachträgen I bis IV ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 5 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. November 1897. [2584]

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach. Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der Theilstrecke Settenz-Lobositz der Lokalbahn Teplitz- (Settenz) Reichenberg, bezw. insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Januar 1898 tritt zu dem Tarife für den oben bezeichneten Kohlenverkehr der Nachtrag II in Kraft, welcher in der Hauptsache Frachtsätze von der Station Schallau der Lokalbahn Teplitz-(Settenz) Reichenberg, sowie neue und zwar theilweise erhöhte Frachtsätze von den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Dux-Liptitz, Ossegg und Ossegg II enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienstesstellen um den Preis von 20 Hellern pro Stück erhältlich.

Teplitz, am 16. November 1897. (2585)

Die Direktion
der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der priv. österr.-ung. Staats-Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, den k. ung. Staatsbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Eperjes-Bartfelder Lokalbahn. Am 1. Januar 1898 tritt im obenbezeichneten Verkehr ein neuer **Tarif** in Wirksamkeit, durch welchen der vom 1. April 1896 gültige gleichnamige Tarif ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Budapest, am 10. November 1897. (2586)

Die Direktion.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ausgabe des neuen Personen- und Gepäckstarifs im Lokalverkehre der österreichischen Linie, sowie des Personen- und Gepäckstarifes für den Verkehr zwischen den Stationen der ungarischen und österr. Linien untereinander. Am 1. Januar 1898 tritt für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Lokalverkehre der österreichischen Linie, ferner für den Transport von Personen, Reisegepäck und als Gepäck zu befördernden Hunden, zwischen den Stationen der ungar. Linie, einerseits und den Stationen der österreichischen Linie andererseits, je ein neuer Tarif in Kraft, und wird hierdurch der vom 20. Mai 1884 unter der Benennung „Allgemeine Tarife für den Personen- und Gepäckstransport" bestehende Tarif, sammt den Nachträgen I—X ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieser Tarife sind bei der Tarifabtheilung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Marie-Valérie-Gasse 11) erhältlich.

Budapest, am 10. November 1897. (2587)

Die Direktion.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

K. k. priv. Lokalbahn Caslau-Zawratetz-Tremosnitz-Caslau-Mocowitz. Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz. Lokalbahn Gr.-Priesen-Wernstadt-Auscha. K. k. priv. Lokalbahn Königshan-Schatzlar. K. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn. Lokalbahn Melnik-Mseno. Reichenberg - Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Reichenau a/K.-Sollnitzer Lokalbahn. Am 1. Januar 1898 gelangen die weiter angeführten Gebührentarife Theil II zur Einführung und zwar:

a) Für die Lokalbahn Caslau-Zawratetz-Tremosnitz-Caslau-Mocowitz.
Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Gebührentarif Theil II für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr, gültig vom 1. Juni 1890, ausser Kraft gesetzt.

b) Für die Lokalbahn Gr.-Priesen-Wernstadt-Auscha.
Durch diesen Tarif wird der vom Tage der Betriebseröffnung gültige Tarif für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr ausser Kraft gesetzt.

c) Für die Lokalbahn Königshan-Schatzlar.
Durch diesen Tarif wird der gleichnamige vom 1. Juni 1890 gültige Gebührentarif für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr ausser Kraft gesetzt.

d) Für die Kuttenberger Lokalbahn.
Durch diesen Tarif wird der vom 1. Oktober 1891 gültige Gebührentarif für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr ausser Kraft gesetzt.

e) Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der österreichischen Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Lokalbahnen.
Durch diese Zusammenstellung wird die Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der österr. Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Lokalbahnen, gültig vom 1. Januar 1897, sowie der Ausnahmetarif für Kalksteintransporte in vollen Wagenladungen von Zawratetz-Tremosnitz nach Stationen der österreichischen Nordwestbahn, gültig vom 1. Juli 1892, aufgehoben.

Exemplare dieser Tarife können bei der unterzeichneten Verwaltung zum Preise ad a, c, d und e von je 40 Heller und ad b von 60 Heller in Bestellung gebracht werden.

Wien, im November 1897. (2588)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
und k. k. priv. süd-norddeutsche
Verbindungsbahn,
als betriebführende Verwaltung
dieser Lokalbahnen.

K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn, zugleich als betriebsführende Verwaltung der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Neuausgabe von Lokaltarif-Drucksachen.) Mit 1. Januar 1898 treten die folgenden unter Umrechnung in die Kronenwährung neu aufgelegten, den Lokalverkehr betreffenden Tarife, bezw. temporäre Anhänge in Kraft und zwar:

1. der Lokaltarif (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf dem Hauptbahnnetze der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
2. der Lokaltarif (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf den Lokalbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
3. der Lokal-Gütertarif (Theil II) für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf den Lokalbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
4. der temporäre Anhang zu dem unter 3. bezeichneten Lokal-Gütertarife;
5. der Lokaltarif (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie von Eil- und Frachtgütern auf der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn;
6. der temporäre Anhang zu dem unter 5. namhaft gemachten Lokaltarife.

Gleichzeitig werden aufgehoben:

a) die reglementarischen Bestimmungen und Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf dem Hauptbahnnetze der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. November 1895;
b) die Gebührentarife für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtgüter-Transport etc. auf den Lokalbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888 nebst den hiezu erschienenen Nachträgen;
c) der temporäre Anhang zu dem unter b) bezogenen Tarife vom 1. Januar 1896;
d) die allgemeinen Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern etc. auf der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Januar 1893 nebst den hiezu erschienenen Nachträgen.

Wien, am 13. November 1897. (2589)

5. Lieferfristen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn. Die in der Kundmachung Zahl 19381, A. 4 vom 3. August a. c., bezw. Zahl 20393 A. 4 vom 1. September a. c. veröffentlichten Zuschlagsfristen werden infolge Behebung der Verkehrsstörung in der Strecke Bodenbach-Tetschen und Wiederaufnahme des normalen Verkehres in dieser Strecke mit dem 15. d. Mts. gänzlich aufgehoben.

Prag, am 14. November 1897. (2590)

6. Verdingungen.

Ausschreibung der Lieferung von Betriebsmaterialien. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Betriebsmaterialien. Gruppe A II: Holzkohlen. Gruppe A III: Mineralschmieröl und Petroleum. Gruppe A IV: rohes Rüböl, gereinigtes Rüböl, Oel zur Gasbereitung, Putzöl und Rindstalg. Gruppe A V: Stearinlichte, Streichhölzer, weisse Seife, Schmierseife, kalzinirte Soda, Stärkegummi und Seifensteinpackung. Gruppe

A VI a: Uhrgewichtsleinen. Gruppe A VI b: Hanf, Bindfaden, Plombirschnur, Bremsleinen, Schnürleinen, Zugleinen, Lampendochte, Fadendochte, Plomben und Harzfackeln. Gruppe A VII: Packleinwand, Heede, Putzbaumwolle, Putzlappen, Putztücher und Putzleder. Gruppe A VIII: Piassavabesen, Reiserbesen und Stuhlrohr. Gruppe A IX a: Aufsatzgläser, Einsatzgläser, Standgläser und Korke mit Glasröhrchen. Gruppe A IX b: Lampenglocken und Lampencylinder. Gruppe A X: Zinkpole, Kupferpole und Verbindungsklemmen. Gruppe A XI: Kupfervitriol, Bittersalz, Schreibfarbe und Papierstreifen für Telegraphenapparate, sowie als besondere Gruppe: Dynamoöl. Angebotseröffnungs-Termin für die Gruppen A III, A IV und VII am 1. Dezember d. J., für die Gruppen A V, A VI a, A IX a, A X und A XI am 14. Dezember d. J. und für die Gruppen A II, A VI b, A VIII und A IX b und für Dynamoöl am 4. Januar k. J, Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Centralbahnhof hier. Die Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind spätestens zu den oben angegebenen Terminen versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Angebotsbogen und Lieferungsbedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst — Gartenstrassse 106 — Zimmer 87 aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau hierselbst gegen Einsendung von 50 ₰, nur in Baar, für jede Gruppe postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach dem jedesmaligen Eröffnungstermin.

Breslau, den 16. November 1897. (2591)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen etwa
326 t alte Eisenschienen,
45 „ „ Stahlschienen,
35 „ „ Weichentheile,
40 „ altes Oberbauschrott,
18 „ „ Gusseisen
usw. an den Meistbietenden öffentlich zu verkaufen.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Oberbaumaterialien-Büreau, Rosenstrasse Nr. 28 hierselbst, eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot, betreffend Ankauf von Altmaterialien" bis zum 25. November d. J. an uns einzusenden.

Oldenburg, den 12. Nov. 1897. (2592)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Zu verkaufen:

a) 1 Drehscheibe für normalspurige Eisenbahnfahrzeuge, 6,0 m Durchmesser mit 40 cm hohen schmiedeeisernen Längsträgern, doppelt mit Winkeleisen verstärkt, Mittelstücke 40 cm hohe U-Eisen, mit den zugehörigen Laufkranzschienen und dem Kaiserstuhl,

b) 1 einarmiger, fast neuer eiserner Gittermast, 8 m zwischen Grundplatte und Drehbolzen des Signalarmes hoch, unten 25 × 25 cm, oben 12 × 12 cm im Geviert stark, Grundplatte mit einem abgebrochenen Charnier.

Die Gegenstände liegen auf unserer Station Perleberg zur Besichtigung bereit. Preisangebote erbitten wir an unsere Adresse.

Perleberg, den 11. Nov. 1897. (2593)
Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Cronberger Eisenbahn. Verkauf von Oberbaumaterialien. Bei der diesseitigen Verwaltung kommen demnächst ca. 200 bis 230 t Stahlschienen für Nebenbahnen und zwar:
600—650 Stück von Wendel in Hayingen, 115 mm hoch,
170—180 Stück von Union in Dortmund, 113 mm hoch,
500—520 Stück von Georgs Marien-Bergwerks- und Hüttenverein in Osnabrück, 107 mm hoch
zum Verkaufe.

Sämmtliche Schienen sind 7,5 m lang, liegen erst seit 5 bis 12 Jahren, sind noch sehr gut erhalten und würden sich zum Bau von Nebenbahnen oder Industriegeleisen vorzüglich eignen. Gewicht pro laufenden Meter 23,8 bis 24,3 kg. Die Entfernung jener Schienen aus dem diesseitigen Hauptgeleis wurde nur durch die bevorstehende Beschaffung schwerer Maschinen mit 7 t Raddruck bedingt. Auf Wunsch können zu sämmtlichen Schienen passende Flachlaschen mit Bolzen geliefert werden. Der Verkauf erfolgt frei Bahnwagen Station Cronberg. Die Abnahme der Schienen etc. hat alsbald, die Zahlung des Kaufpreises vor der Abnahme und spätestens innerhalb 14 Tagen nach bewirktem Zuschlag zu erfolgen. — Besichtigung der Schienen jederzeit möglich.

Angebote, welche den Preis für 100 kg getrennt für Schienen, Laschen und Bolzen enthalten müssen, sind bis zum 2. Dezember d. J. Vormittags 11 Uhr schriftlich bei uns einzureichen.

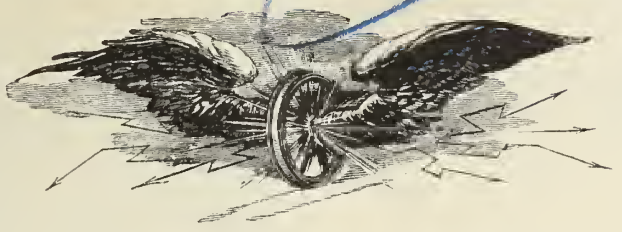
Cronberg, den 15. November 1897.
Die Direktion. (2594)

Anzeigen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 91. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 24. November 1897.

Inhalt:

Staffeltarif für Stückgüter.

Wie aus einer bei verschiedenen kaufmännischen Korporationen und einzelnen Firmen gehaltenen Umfrage bekannt geworden, sind im königlich preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Beginn dieses Jahres Erhebungen über Einführung neuer Tarifsätze mit fallender Skala für sämmtliche Stückgüter angestellt worden. Die Frage hat sodann auch den preussischen Landes-Eisenbahnrath in seiner Junisitzung beschäftigt, und wenn auch dieser sich hierbei gegen das vorgeschlagene System ausgesprochen, vielmehr anstatt dessen eine allgemeine (nicht nach der Entfernung abgestufte) Herabsetzung der Einheitssätze für Stückgut empfohlen hat, so dürfte damit doch die Frage der staffelförmigen Ermässigung der Stückgutfrachten noch nicht endgültig von der Tagesordnung verschwunden sein; denn schon aus den umfänglichen Erörterungen der preussischen Regierung darf man wohl schliessen, dass sie der vorgeschlagenen Ermässigungsart sympathisch gegenübersteht, während andererseits der Gang der Verhandlungen im Landes-Eisenbahnrath gezeigt hat, dass sie zu einer allgemeinen Verbilligung der Stückgutsätze — die von den Interessenten wohl nur in der Form der Uebertragung des Einheitssatzes des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter (8 ₰ für 1 tkm) auf alle Stückgüter gedacht ist, und die nach angestellter Berechnung solchenfalls allein für die preussischen Staatsbahnen einen Ausfall von 30 000 000 ℳ. im Jahre verursachen würde — vorerst nicht besonders geneigt ist. Kommt nun überhaupt die preussische Staatseisenbahn-Verwaltung in neuerer Zeit stets, wo eine Tarifermässigung in Frage steht, auf die Bildung nach einer mit der Entfernung fallenden Skala zurück, so erscheint es nicht unangebracht, die Frage, ob und in welchem Umfange eine solche Bildung für Stückgüter angemessen erscheint, der Erörterung zu unterziehen.

Der Antrag auf Einführung eines Staffeltarifs für Stückgüter ist zunächst von der Textilindustrie Oberschlesiens ausgegangen, die bei Absatz ihrer Produkte mit besonders langen

Eisenbahnstrecken zu rechnen hat, und ist — wie üblich — u. a. auch damit begründet worden, dass diese Bildungsform einerseits den Interessen der Eisenbahn am besten entspreche, und dass sie andererseits auch die Ungunst der Entfernungen mit einer möglichst geringen Benachtheiligung anderer Industriebezirke abzuschwächen vermöge. In Aussicht genommen war dabei eine Staffel, die für Entfernungen bis 100 km den jetzigen Einheitssatz von 11 ₰ für 1 tkm beibehält, an den dann

für Entfernungen von	Frachtsätze von
101—200 km	10 ₰
201—300 „	9 „
301—400 „	8 „
401—500 „	7 „
über 500 „	6 „

angestossen werden. Für eine Entfernung von 1 000 km ergibt sich hiernach ein Satz von 770 ₰ für 100 kg, d. i. um 350 ₰ weniger als der jetzige Stückgutsatz, während auf die gleiche Entfernung der Satz für die Wagenladungsklasse A 1 (5 t) sich immer noch etwas billiger, d. i. auf 690 ₰ und der für die Wagenladungsklasse B (10 t) auf 612 ₰ für 100 kg stellt.

I. Für den Standpunkt der Eisenbahnverwaltungen ist nun in erster Linie die Beantwortung der Frage wichtig, ob und inwieweit die angeregte Tarifbildung in der That den Interessen der Eisenbahnen entspricht und insbesondere, ob sich das auch im Laufe der Verhandlungen wieder vorgebrachte Axiom, die staffelförmige Ermässigung der Frachtsätze rechtfertige sich damit, dass die Selbstkosten der Beförderung sich proportional den Entfernungen vermindern, für den Stückgutverkehr bewahrheitet.

Die Anfechtbarkeit dieses Schlagwortes ist in dem viel besprochenen Aufsatze „Ueber Staffeltarife und Wasserstrassen“ in Nr. 15 S. 129 ff. Jahrg. 1894 d. Ztg. zunächst rücksichtlich des Wagenladungsverkehrs in grossentheils zutreffender und überzeugender Weise dargethan worden. Wir glauben hier auf den Inhalt dieses Aufsatzes, der für die vorliegende Frage, insofern der Stückgutverkehr sich theilweise in seiner Erscheinungsform dem Wagenladungsverkehr nähert, von unmittelbarem Interesse ist, Bezug nehmen zu können und schalten dabei ein, dass wenn die Theorie der Staffeltarife überhaupt und unter allen Umständen richtig wäre, sie auch für den Personenverkehr zutreffen müsste. Bezüglich dieses Verkehrs aber muss sogar der eifrigste Verfechter jener Theorie selbst zugeben, dass die Kosten des Transportes auf weitere Entfernungen sich nur bis zu einer gewissen Grenze ermässigen (vergl. Ulrich „Personen-Tarifreform und Zonentarif“ S. 34 ff.).

Aus jenen Ausführungen in der Vereinszeitung, betreffs des Wagenladungsverkehrs, erinnern wir hier nur daran, dass danach die Ausnutzung der Zugsmaschinen und des Fahrpersonals bei denjenigen Transporten am vollkommensten ist, deren Länge sich mit der zusammenhängenden Leistung einer Maschine und eines Personals in einer Richtung deckt. Eine solche Leistung ist dort durchschnittlich auf etwa 100 km berechnet. Wird aber jene Grenze überschritten, d. h. ist zur Weiterbeförderung der Sendung neue Maschinenkraft und neues Personal nöthig, so ermässigen sich die hier in Rede stehenden Kosten nicht weiter, sie erhöhen sich vielmehr ziemlich genau um dasjenige, was für die gedachten Betriebsfaktoren innerhalb der ersten Betriebsgrenze aufgewendet wurde. Aber auch rücksichtlich der Wagenausnutzung, die von den Anhängern der Staffeltarife immer am meisten betont wird, ist dort manches gesagt, was die Behauptung, dass diese Ausnutzung mit der wachsenden Entfernung eine immer bessere werde, in recht zweifelhaften Licht erscheinen lässt — da mit der wachsenden Entfernung Rückladung schwerer zu finden ist, da die Uebergänge von Güterzug zu Güterzug oft mehr Zeit in Anspruch nehmen, als die Beförderung im Zuge selbst usw. Ziffermässig ist überhaupt die Richtigkeit der Staffeltarif-Theorie auch in Hinsicht der Wagenausnutzung noch nirgends erwiesen worden. Bräsicke (die Reform der Eisenbahn-Gütertarife) hat zwar einen solchen Nachweis auf Grund willkürlich bemessener Laufzeiten der Wagen versucht. Man kann indessen durch Substituirung anderer Zahlen mit Leichtigkeit genau das Gegentheil nachweisen.

Noch weit ungünstiger als für den Wagenladungsverkehr aber liegen die Verhältnisse, wie auch in jenem Aufsatz bereits angedeutet, für den Stückgutverkehr.

Es ist eine wohl noch minder bekannte, aber darum nicht weniger sichere Thatsache, dass dieser Verkehr für die Eisenbahnen weit kostspieliger und damit zugleich weit weniger rentabel ist, als der Wagenladungsverkehr. Wegen des Stückgutverkehrs müssen die theuern Güterböden und Umladehallen vorgesehen werden; er bedingt die Anstellung zahlreichen Personals, das die einzelnen Sendungen abzufertigen (zu kartiren usw.), zu zählen, zu verwiegen und zu verladen, eintretenden Falles unterwegs ein oder mehrere Male umzuladen und auf der Endstation wieder zu entladen hat, Manipulationen, mit denen allenthalben eine besondere Haftbarkeit der Bahnverwaltungen verknüpft ist; und überdem gestattet der Stückgutverkehr nur selten eine vollkommene Wagenausnutzung. Die Wagenladungen dagegen werden von der Eisenbahnverwaltung mit nicht grösserem Arbeitsaufwand als eine einzelne kleine Stückgutsendung expedirt, von den Verfrachtern selbst aber unter eigener Haftung ein- und ausgeladen und sie erreichen in der Regel ihr Ziel ohne weitere Behandlung auf Zwischenstationen und jedenfalls ohne Inanspruchnahme von Güterböden und Umladehallen in demselben Wagen, wobei überdies meist noch die Fracht für dessen volles Ladegewicht bezahlt wird.

Eine genaue rechnerische Trennung der Eisenbahn-Selbstkosten für den Stückgutverkehr einerseits und den Wagenladungsverkehr andererseits ist wegen der vorhandenen Gebrauchsvereinigung in Personal, Zugkraft, Bahnanlagen usw. ebenso wie für die Kosten des Personen- und Güterverkehrs nicht möglich. Man wird jedoch nicht fehl gehen, wenn man behauptet, dass die so hoch erscheinenden Sätze für Stückgut (11 ₰ für 1 tkm) im Verhältniss zu den kostspieligen bahnseitigen Leistungen weit billiger sind, als die anscheinend billigeren Sätze der Ladungsklassen mit ihrem geringeren Regieaufwand, und auch bei den Gütern der Spezial- und Ausnahmetarife findet die Eisenbahn ungeachtet der hier vielfach ausserordentlich niedrigen Einheitssätze eben wegen der geringeren Selbstkosten noch immer weit besser ihre Rechnung als bei dem hoch tarifirenden Stückgut. Ein Blick auf die Rentabilität derjenigen Bahnen, die vornehmlich dem Wagenladungs-, z. B. dem Kohlenverkehr dienen, wie u. a. die Aussig-Teplitzer Bahn, beweist dies in schlagender Weise, ganz abgesehen von den reinen Kohlen- oder Bergwerksbahnen, die für den Stückgutverkehr wie auch für den Personenverkehr keinerlei Vorkehrung zu treffen hatten (so z. B. die Bockwaer Kohlenbahn im sächsischen Steinkohlenrevier, die bis 76 % Dividende im Jahr vertheilt hat).*)

Wollen wir nun zur Beantwortung der Frage kommen, von welchem Einfluss die Länge der Transporte beim Stückgutverkehr auf die Selbstkosten der Eisenbahn ist, so muss in Kürze auf die verschiedenen Beförderungsarten von Stückgut eingegangen werden, wobei wir von vornherein bemerken, dass es sich hier keineswegs um eine erschöpfende Darstellung aller übrigens bei den einzelnen Bahnen oft erheblich von einander abweichenden Verladeformen, sondern nur um eine flüchtige Skizzirung der Hauptformen handeln kann, wie sie mehr oder minder bei allen Bahnen, wennschon vielfach unter verschiedenen Bezeichnungen, vorkommen.

1. Am besten muss sich nach dem Ausgeführten die Eisenbahn dann stehen, wenn das Stückgut von dem Ver-

*) Hier entscheidet allerdings wohl die Intensität des Verkehrs als solche. Hätten die betreffenden Bahnen einen entsprechend starken Stückgutverkehr, so würde sich die Rentabilität vermuthlich nicht ungünstiger gestalten.

Anm. der Red.

frachter — sei es einem grösseren Primaversender oder einem Spediteur — angesammelt und als Wagenladung aufgegeben wird. Die geringere Fracht findet in dem verminderten Regieaufwand reichlichen Ausgleich. Demgemäss stellt sich auch der wirkliche Stückgutverkehr dort für die Eisenbahn am günstigsten, wo er sich äusserlich dem Wagenladungsverkehr am meisten nähert, d. h. wo es gelingt, geschlossene Ladungen zwischen dem Anfangs- und Endpunkte der Transporte zu bilden. Hier ist nur je eine Verladehandlung auf der Abgangs- und auf der Endstation und zwar jedesmal am Güterboden, erforderlich; es entfällt also die mühevolle und nur zu leicht auch zur Beschädigung des Gutes führende Verladung am Zuge ebenso wie die Umladung unterwegs. Allerdings ist dabei vorausgesetzt, dass die Wagen eine angemessene Ausnutzung finden. Immer wird das natürlich nicht möglich sein und bei der allgemein für solche Ladungen zugelassenen Mindestbelastung von 2000 kg (vergl. Vereins-Wagenübereinkommen § 3, 3) ergibt sich auf 100 km nach dem Satz der Allgemeinen Stückgutklasse des deutschen Baremes ein Frachtbezug von nur 25,80 ℳ für den Wagen, während für 5 t Sammelgut (Klasse A[1]) auf die gleiche Entfernung 43 ℳ und für 10 t (Klasse B) 72 ℳ zu zahlen sind. Aber bereits bei Beladung mit 3,5 t Stückgut wird mit 45,20 ℳ Fracht der Satz der Klasse A[1] überschritten.

2. Schon ungünstiger stellt sich das Verhältniss für die Eisenbahn dann, wenn zwar auf einer Station geschlossene Ladungen gebildet werden, wenn aber deren Inhalt nicht oder nicht vollständig nach der Zielstation des Wagens, sondern ganz oder theilweise darüber hinaus bestimmt ist (Umladewagen, auch Transitwagen). Die Eisenbahnverwaltungen, vor die Wahl gestellt, ob sie für jedes einzelne Gut zur Vermeidung der Umladung ohne Rücksicht auf die Wagenausnutzung einen besonderen Wagen einstellen oder ob sie die Güter zunächst auf eine gewisse Strecke in einem Wagen vereinigen und dann auf einer Knotenstation wieder trennen wollen, ziehen natürlich den letzteren Weg vor. Selbstverständlich aber muss dann der Inhalt eines solchen Umladewagens auf der Knotenstation, auf die er abgerichtet ist, am Güterboden oder an der Umladehalle ausgeladen, dort von neuem behandelt und in einen anderen nach der Endstation des Transportes oder wenigstens in einen nach dieser Richtung weiterlaufenden Wagen umgeladen werden. Letzteren Falles wird das Gut also auf einer anderen Knotenstation nochmals umgeladen werden müssen, und es bedarf keiner Ausführung, dass sich solche Umladungen von einem Umladewagen in den anderen bei längeren Transporten noch mehrmals wiederholen können und werden. Durch zweckmässige Einrichtungen, wie sie z. B. seit kurzem bei den bayerischen Staatsbahnen bestehen — geordnete Verladung schon bei Abrichtung des Transitwagens je nach der Richtung des Weitertransportes über die nächste Knotenstation hinaus, Vermehrung der Güterzüge, Verwendung beweglicher Umladevorrichtungen usw. — kann zwar sowohl die Häufigkeit solcher Umladungen als auch die durch sie verursachte Transportverzögerung ermässigt werden. Ganz zu beseitigen sind sie jedoch keineswegs und überdem ist noch fraglich, ob die mit diesen Einrichtungen verbundenen Mehrkosten allenthalben durch den erreichten Erfolg gerechtfertigt werden.

3 Noch höher werden sich aber die Selbstkosten der Eisenbahnen bei der Beförderung von Stückgut in sogen. Kurswagen stellen, d. h. in Wagen, welche zwischen bestimmten Stationen in festgelegtem Fahrplan ohne Rücksicht auf ihre Belastung verkehren und die zur Aufnahme von Stückgut nicht nur von der Ausgangsstation und für die Endstation des Wagenlaufs, sondern vornehmlich von den und für die unterwegs berührten Zwischenstationen bestimmt sind, und ganz das Gleiche gilt auch von den bei einzelnen Verwaltungen bestehenden, im Grunde aus einer Mehrzahl von Kurswagen bestehenden Stückgüterzügen; denn sowohl bei diesen wie bei den einzelnen Kurswagen muss die Verladung auf den Zwischenstationen, da die Wagen nicht aus dem Zuge entnommen werden dürfen, am Zuge erfolgen, womit stets besondere Mühwaltungen und somit besondere Kosten verknüpft sind, ganz abgesehen von der grösseren Gefährdung der Güter. Ausserdem werden erfahrungsgemäss die Kurswagen häufig nicht genügend und jedenfalls meist nicht gleichmässig ausgenutzt, zumal die Zwischenstationen es eben wegen der leichteren Verladung am Güterboden vorziehen, so viel nur irgend möglich für ihren Versand besondere Wagen nöthigenfalls unter Ansammlung der Güter einzustellen. Bei den Stückgüterzügen aber kommen noch die besonderen Zugförderungskosten in Betracht.

4. Aehnlich verhält es sich rücksichtlich der Selbstkosten mit den sogen. Auslade- (auch Einlade-) Wagen, welche die Stationen bei einzelnen Verwaltungen unter gewissen Voraussetzungen für Güter, die sie nicht in geschlossenen Ladungen oder in Kurswagen unterbringen können, abrichten dürfen und die ebenfalls unterwegs Güter aufzunehmen und abzusetzen haben. Auch hier ist die Ausnutzung meist eine schlechte und unterwegs hat die kostspielige Verladung am Zuge stattzufinden.

Selbstverständlich wird ein Gut, das längere Strecken zu durchlaufen hat, häufig nach einander oder auch wiederholt die verschiedenen Verladearten von 2, 3 oder 4 durchzumachen haben, d. h. es wird vor oder nach der eventuell wiederholten Benutzung von Umladewagen Beförderung in Kurs- oder Ausladewagen oder in Stückgüterzügen stattfinden müssen.

Mit dem vorstehend Ausgeführten ist aber auch zugleich im wesentlichen die Beantwortung der Frage gegeben, in welchem Verhältniss die Transportlänge bei Stückgut zu den Selbstkosten der Eisenbahn steht. Denn die für die Eisenbahn günstigste Beförderungsart unter 1, d. h. die Bildung geschlossener Ladungen, und zwar unter angemessener Ausnutzung der Wagentragkraft, zwischen Anfangs- und Endstation der Güter wird regelmässig nur auf kürzere Entfernungen möglich sein; denn nur hier ist der Verkehr ein genügend starker. Bei grösseren Entfernungen dagegen werden in den weitaus meisten Fällen die kostspieligen Beförderungsarten von 2, 3 oder 4, häufig auch kombinirt oder wiederholt, zur Anwendung kommen müssen.

Bei der Dichtigkeit und Rührigkeit der Bevölkerung der modernen Kulturstaaten ist die Dichtigkeit des Stückgutverkehrs nur auf kürzere Entfernungen auch ganz natürlich. Es können eben heute die einzelnen Artikel zumal im Kleinverkehr meist schon in nächster Nähe abgesetzt und bezogen werden, sodass es für Stückgut der Zurücklegung grösserer Entfernungen nur in Ausnahmefällen, bei Spezialitäten oder Monopolgütern, bedarf. Es ist dies auch statistisch nachgewiesen. So sind nach Ermittelungen des königlich preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten innerhalb einer Reihe von Jahren von der Gesammtmenge des Stückguts befördert worden:

	Eilgut %	allgemeines Stückgut %	bestimmtes Stückgut %	Sammelgut %
bis 100 km	53,6	58,5	58,9	16
von 101 bis 200 km	19,2	20,0	18,7	20,9
„ 201 „ 300 „	10,0	8,7	9,0	11,4
„ 301 „ 400 „	6,9	5,5	5,5	20,0
„ 401 „ 500 „	4,6	3,3	3,9	11,1
„ 501 „ 600 „	3,2	2,2	2,1	13,4
über 600 „	2,5	1,8	1,9	7,2

Dass aber etwa eine staffelförmige Ermässigung der Stückgutsätze in diesen Verhältnisszahlen einen solchen Wandel schaffen könnte, dass auf Bildung geschlossener Ladungen nach Ziffer 1 auf weitere Entfernungen in erheblicherem Umfange zu rechnen wäre, kann angesichts der geschilderten Verhältnisse und da auch bei der schärfsten Abstaffelung der weitere Transport doch immer absolut theurer bleiben muss, als der kürzere, schwerlich behauptet werden.

Wir kommen also zu dem Satze, dass die Selbstkosten der Eisenbahnen im Stückgutverkehr —

dessen Kostspieligkeit vornehmlich durch die Behandlung auf den Stationen und die geringe Wagenausnutzung bedingt ist — sich mit der wachsenden Entfernung nicht ermässigen, sondern steigern, weil eben mit der grösseren Entfernung auch bei den zweckmässigsten Einrichtungen die Wahrscheinlichkeit erneuter Behandlung auf den Stationen und einer ungünstigeren Wagenausnutzung zunimmt.

Nach alledem kann vom Standpunkte der Eisenbahnen aus eine Ermässigung der Frachten für den mit ausserordentlich hohen Selbstkosten belasteten Stückgutverkehr überhaupt nicht empfohlen werden. Soll aber gleichwohl aus allgemeinen Rücksichten auf eine solche zugekommen werden, so hat hier die Bildung nach der mit der Entfernung fallenden Skala in alle Wege keine Berechtigung.

II. Andere Gesichtspunkte kommen naturgemäss in Betracht, wenn man die Frage der Staffeltarife für Stückgut vom allgemeinen volkswirthschaftlichen Standpunkt aus ansieht. Sie können hier bei dem zu Gebote stehenden Raum nur kurz gestreift werden.

Die Vertreter der schlesischen Textilindustrie haben den in Rede stehenden Antrag in erster Linie auch damit begründet, dass sich diese Industrie jetzt immer mehr auf Spezialitäten werfen müsse, um möglichst Vollkommenes zu leisten, und dass die Produzenten demzufolge ihre Kunden in ganz Deutschland aufsuchen müssen. Es kann dahingestellt bleiben, ob und inwieweit diese Behauptung für die Textilindustrie Oberschlesiens und auch die des übrigen Deutschlands zutrifft, und auch in Zukunft zutreffen wird — denn auch Spezialitäten finden Nachahmer. — Gewiss aber ist, dass sich mit dieser Begründung die allgemeine Einführung eines Staffeltarifs für alle Stückgüter nicht rechtfertigen lässt; denn natürlich kann man nicht behaupten, dass im allgemeinen und bei allen Artikeln, die als Stückgut versendet werden, Spezialitäten, die für weite Entfernungen bestimmt sind, die Regel bilden.

Derjenige Erfolg aber, der auf den ersten Blick die Ermässigung der Stückgutfracht für den Volkswirth sympathisch erscheinen lässt, d. i. die Herabsetzung der Fracht für die Bezüge und den Versand des kleinen Mannes, der bei der geringen Ausdehnung seines Geschäfts die Frachtvortheile des Wagenladungsverkehrs nicht ausnutzen kann, wird ja bei einer staffelförmigen Bildung, die etwa erst mit 100 km einsetzt und erst nach weiteren Hunderten von Kilometern zur vollen Wirkung kommt, gar nicht erreicht. Denn Verbindungen mit entfernt wohnenden Abnehmern oder Produzenten vermag in der Regel nur der Grosskaufmann, der Grossfabrikant usw. mit seiner grösseren Geschäftskenntniss, seinem geschulten Personal usw. anzuknüpfen. Der kleine Mann aber wird seinen Absatz ebenso wie seinen Bezug in den weitaus meisten Fällen in der Nähe suchen und bei den oben geschilderten Verhältnissen auch finden, und gewiss wird es z. B. in Deutschland wenigstens zu den Seltenheiten gehören, dass ein Detailhändler, der Kolonialwaaren vom Grossisten bezieht, die Eisenbahn dazu auf mehr als 100 km zu benutzen hat.

Wenn aber weiter von den Antragstellern ausgeführt wird, dass die angestrebte Frachtermässigung den einzelnen Verfrachter von dem mit mannigfachen Unzuträglichkeiten, insbesondere mit Zeitverlusten verknüpften Sammeldienst der Spediteure unabhängig machen solle, so möchten wir doch kurz bemerken, dass der deutsche Reformtarif ausgesprochenermaassen gerade auf das Ansammeln von Stückgut zu Wagenladungen — das übrigens auch von grossen Versendern selbst bewirkt wird — zugeschnitten ist und dass sich auf Grund dieses Tarifs in den verkehrsreicheren Relationen ein Sammeldienst entwickelt hat, der bei billiger Spesenberechnung auch hinsichtlich der Lieferfrist Anerkennenswerthes leistet und vom Publikum meist gern und auch mit Vortheil benutzt wird. Die Bequemlichkeit, dass der Spediteur das Abholen und Zuführen des Gutes von und nach dem Geschäftslokal, das Ausstellen der Frachtbriefe, die Frachtkalkulation usw. übernimmt, ist für viele Verfrachter von grossem Werth und die wirthschaftliche Berechtigung des Vorgangs beruht darauf, dass hier der Spediteur eine grössere Anzahl von Arbeiten gleichzeitig durch geübtes Personal besorgen lässt, die bei Besorgung durch den einzelnen Versender weit grössere Opfer an Zeit und Mühe verursachen würden. Die dem Spediteur für seine Mühewaltung zufallende Prämie muss daher als wohl begründet angesehen werden. In manchen Verkehrsbeziehungen aber, wo es sich um kombinirten Eisenbahn- und Wassertransport, um verwickelte Zollformalitäten, vielleicht noch erschwert durch sprachliche Verschiedenheiten, handelt, z. B. im Verkehr mit England, wird man der Vermittelung des Spediteurs überhaupt kaum entrathen können. Dabei sei hier daran erinnert, dass der Eisenbahnverwaltung nach obiger Darlegung eine Sammelladung weit willkommener sein muss, als deren Zerlegung in zahllose Einzelsendungen, welche, zumal wegen der bahnseitigen Verladung unter Benutzung der Güterböden weit grössere Kosten verursachen, als die eine Sammelladung, ein Verhältniss, welches natürlich noch ungünstiger wird, sobald sich die Stückgutfrachten ermässigen. Zudem greift der Sammeldienst — nach obiger Zusammenstellung wurden von dem bei den preussischen Staatsbahnen aufgegebenen Sammelgut nur 7 % auf mehr als 600 km versendet — in wirklich namhaftem, die Eisenbahneinnahmen und die wirthschaftlichen Verhältnisse in merklicher Weise beeinflussendem Umfange ebenfalls nur auf kürzere Entfernungen Platz, weil in der Regel nur hier der Verkehr ein genügend starker, die Arbeit des Sammelspediteurs lohnender ist. Sonach würde dem Sammeldienst weit mehr mit einer gleichmässigen, schon von den kürzesten Entfernungen an wirkenden Frachtherabsetzung, als mit einem erst bei höherer Entfernung einsetzenden Staffeltarif Abbruch gethan werden.

Andererseits muss immer und immer wieder die grosse und einschneidende Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse betont werden, wie sie gerade durch die Tarifbildung mit fallender Skala verursacht wird, eine Wirkung, die übrigens thatsächlich, auch wenn sich auf Grund des Tarifs noch kein grösserer Verkehr entwickelt hat, schon mit dessen Einführung eintritt, da sich eben damit das Preisverhältniss sofort ändert. Die Antragsteller behaupten zwar, wie schon oben angedeutet, dass durch keine andere Form der Tarifermässigung weniger Klagen über Benachtheiligung von Seiten einzelner Industriebezirke gegenüber anderen hervorgerufen werden. Dies ist jedoch zweifellos unrichtig; denn die Eigenthümlichkeit der staffelförmigen Bildung, wonach die Kosten zweier Transporte auf kürzere Entfernungen wesentlich höher sind, als diejenigen für einen Transport auf eine der Summe dieser Entfernungen gleich kommenden Länge — nach der vorgeschlagenen Staffel kosten 100 kg Stückgut zweimal auf 500 km versendet zusammen 9,40 ℳ, dagegen in einem Transport auf 1 000 km nur 7,70 ℳ — bringt es z. B. mit sich, dass diejenige Industrie, die am Produktionsort oder am Einbruchsort des von ihr verarbeiteten Rohstoffs angesiedelt ist und von da aus nur das fertige Produkt in einem langen Transport nach dem Absatzort versendet, gegenüber derjenigen Industrie in grossem Vortheil ist, die zwischen jenem Produktions- und Absatzort gelegen, ihren Rohstoff mit der Bahn beziehen muss, die also, um denselben Absatzort zu erreichen, zwei verhältnissmässig weit theurere Transporte — einmal den zwischen dem Produktions- oder Einbruchsort und ihrer Fabrik, und sodann den zwischen letzterer und dem Absatzort — zu bezahlen hat, wovon der erstere noch dadurch um so theurer wird, als der Rohstoff meist grösseres Gewicht und grösseren Umfang besitzt, als das Fabrikat. Beispielsweise sei hier nur auf das Uebergewicht der Mühlen an den Hafen- und Umschlagsplätzen gegenüber denjenigen im Binnenlande hingewiesen.

Wird es sich nun auch in allen diesen Fällen hauptsächlich um Wagenladungen handeln, so sind die Wirkungen des Staffeltarifs doch eben, soweit Stückgut in Frage kommt, ganz die gleichen. Die staffelförmige Tarifbildung wird also auch bei Anwendung auf Stückgut an ihrem Theil zu einer unnatürlichen Begünstigung der Hafen-, Umschlags- und Grenzplätze und zu entsprechender Schädigung von Industrie und Handel im Innern des Landes führen.

Natürlich soll damit nicht gesagt sein, dass die Binnenindustrie nicht auch ihrerseits Vortheile von einer Frachtermässigung haben könne. Insoweit sie z. B. ihr Rohprodukt vom Ausland mit der Bahn bezieht oder für die Ausfuhr arbeitet, ist dies zweifellos in hohem Maasse der Fall. Ebenso gewiss ist es ferner, dass hier einzelnen Interessenten auch mit der staffelförmigen Bildung in vollkommener Weise gedient wird, und es ist auch, insoweit nur der Verkehr zwischen zwei bestimmten Gebieten, z. B. dem binnenländischen Fabrikationsort und dem Hafen- oder Grenzplatz in Frage kommt, recht wohl denkbar, dass mit dieser Bildung andere Interessen thatsächlich nicht geschädigt werden. Sobald es sich indess um mehrere in verschiedener Entfernung vom Hafen oder Produktionsort oder vom Absatzort liegende Fabrikationsorte handelt, wird die staffelförmige Bildung mit ihrer unverhältnissmässigen Verbilligung der Frachten auf weitere Entfernungen wiederum zu unnatürlicher Bevorzugung der ferneren Fabriken führen, welche den Ruin der bisher unter günstigeren Entfernungsverhältnissen, wennschon vielleicht sonst unter erschwerenden Bedingungen arbeitenden Fabriken verursachen können. Es erscheint also die Anwendung des Staffeltarifs nur da zulässig, wo derartige Verschiebungen nicht zu befürchten sind, d. h. wo es sich um Ausnahmetarife zwischen zwei bestimmten Orten oder eng begrenzten Gebieten handelt, die in die Absatz- oder Bezugsverhältnisse anderer Orte oder Gebiete nicht eingreifen.

Hiernach wird man sich unseres Erachtens auch vom allgemeinen volkswirthschaftlichen Standpunkte aus, wenn überhaupt eine durchgängige Herabsetzung der Frachten für das meist hochwerthige Stückgut als nöthig anerkannt wird, grundsätzlich nur für eine gleichmässig nach der Entfernung abgestufte Ermässigung, welcher ausserordentliche Verschiebungen der Wettbewerbsverhältnisse nicht eigen sind, eintretenden Falles unter Klassifizirung der Stückgüter nach ihrem Werthe aussprechen können. Die Bildung nach der mit der Entfernung fallenden Skala aber wird man richtiger Weise nur bei Ausnahmetarifen zwischen bestimmten Orten oder Gebieten und hier auch nur insoweit zulassen können, als festgestellt ist, dass dadurch andere Industriegebiete in keiner Weise geschädigt werden

........z.

Ein Beitrag zur Frage der Zugsicherung.

Von **Hugo von Nechay**, Inspektor der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Graz.

Wenn auch die Mehrzahl der jüngst auch auf den österreichischen Eisenbahnen vorgekommenen Unfälle auf Elementarereignisse zurückzuführen ist, denen der Mensch nahezu machtlos gegenüber steht, so ist doch nicht zu leugnen, dass auch eine entsprechende Ergänzung der bestehenden Sicherheitsvorkehrungen sowie der darauf bezüglichen Vorschriften nicht ganz von der Hand zu weisen sein wird.

Sparsamkeitsrücksichten dürfen — das ist wohl allseitig anerkannt — überhaupt nicht in Frage kommen, wenn es sich um die Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs handelt. Die zweckmässige bauliche Ausgestaltung der Stationen und Benutzung der bewährten Sicherheitsvorkehrungen muss als die heiligste Pflicht jeder Bahnverwaltung angesehen werden. Es ist Thatsache, dass in dieser Richtung die österreichischen Staatsbahnen an der Spitze aller anderen österreichischen Bahnverwaltungen stehen, und jede Anregung begrüssen, welche geeignet wäre, die Sicherheit im Betriebe zu vergrössern.

Wer die Statistik der Eisenbahnunfälle verfolgt, wird finden, dass die weitaus grössere Zahl der Unfälle durch das Auffahren einander folgender Züge beim Stations-Deckungssignale herbeigeführt wird.

Jeder erfahrene Eisenbahnfachmann weiss, dass das Anhalten von Zügen beim Distanzsignal, selbst bei ausreichenden Stationsanlagen zu den unvermeidlichen Uebeln im Verkehrsdienste zählt. Das Anhalten erfolgt häufig und hauptsächlich in Abzweigestationen eingeleisiger und zweigeleisiger Bahnen, bei unvermeidlichen Verspätungen von Zügen, denen, wenn sie im Vorrange stehen, der gebotene Vorschub geleistet werden muss, während der Nachrangszug beim Distanzsignal angehalten wird. Ist der Verkehr stark, sodass von der Nachbarstation zwei oder mehrere Züge im Intervalle abgelassen werden, so werden auch die nachfolgenden Züge dadurch getroffen. Welche Gefahren liegen in diesem Umstande und welche Sicherheitsvorkehrungen sind bisher getroffen worden, um die ausserordentliche Gefahr des Auffahrens auf einen beim Signale stehenden Zug zu vermeiden?

In dieser Richtung geben uns die bei allen Bahnen gleichlautenden Instruktionsbestimmungen Auskunft:

„Der beim Distanzsignale stehende Zug ist nicht durch die Freigabe des Distanzsignales in die Station zu bringen, sondern es ist ein Bediensteter, mit den entsprechenden Signalmitteln versehen, zu entsenden, welcher dem Zug durch die vorgeschriebenen Handsignale das Zeichen zur Weiterfahrt zu geben hat.“

Diese Instruktionsbestimmung wurde erst kürzlich mittelst eines Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien dem gesammten Personal eingeschärft und weiter auch die bestehende, damit Hand in Hand gehende Bestimmung der Zugdeckung durch den auf dem Signalwagen postirten Kondukteur in Erinnerung gebracht.

Es fragt sich, ob diese Sicherheitsvorschriften ausreichen, ob sie überhaupt streng befolgt werden können, ohne bei ihrer Ausführung andere Konsequenzen mit sich zu bringen, welche dem diensthuenden Stationsbeamten recht unangenehme Verlegenheiten bereiten können?

Ganz abgesehen davon, dass das Anhalten eines Zuges beim Distanzsignal nicht unter allen Umständen vorausgesehen und daher auch die vorherige Entsendung eines Bediensteten zum Distanzsignal — namentlich wenn das Personal knapp bemessen ist — nicht immer durchführbar erscheint, muss bei grösseren Stationsanlagen auch die Zeit für das Herbeirufen und Verständigung dieses Bediensteten, der von ihm zurückzulegende Weg und noch vieles andere in Rechnung gezogen werden.

Ausserdem ist zu berücksichtigen dass der zum Distanzsignal beordnete Bedienstete unmittelbar bis zum Signal selbst gehen muss, da anderenfalls das Personal des Zuges nicht darüber im Klaren sein würde, ob die von diesem Bediensteten abgegebenen Signale dem Zuge selbst oder vielleicht einer Verschubmaschine der Station gelten. Sollte sich ein derartiger Zweifel geltend machen, so würde selbstredend — da jedes zweifelhafte Signal im bedenklicheren Sinne aufzufassen ist — die Fahrt zur Station vom Zuge nicht angetreten werden können.

Wieviel Zeit geht hierdurch verloren und welche unangenehmen Folgen hat das dadurch hervorgerufene Stehenbleiben der Züge — des ganzen Verkehres! In den seltensten Fällen werden dem Schlussbremser des Zuges günstig postirte Wächter-

häuser zur Verfügung stehen, sodass er in der Lage wäre, die Zugdeckung dem Wächter zu übertragen.

Soll nun der zum Signal entsandte Mann, wenn der Zug seine Fahrt fortsetzt, auf der Strecke zurückbleiben, soll er von der Deckung bei der Freigabe des Distanzsignales erst besonders zurückberufen, oder soll seine Rückkehr abgewartet werden? Ist der Mann auf der Strecke zurückgeblieben, so muss die Station einen Ersatz stellen — und dieser steht ihr in den wenigsten Fällen zur Verfügung; der Zug muss warten und erleidet eine weitere namhafte Verspätung und jede Verspätung der Züge erhöht die Gefahr des Betriebes.

Eine weitere Bestimmung in dieser Richtung „empfiehlt" in Fällen, wo zwei Züge einander folgen und der erste Zug angehalten werden muss, diesen Zug zwischen dem Stations-Deckungssignal und der Station aufzustellen. Schon der Ausdruck, „es wird sich empfehlen", zeigt zur Genüge, dass es sich hier um einen Vorgang handelt, der nicht zur Vorschrift gemacht und in den meisten Fällen auch thatsächlich nicht ausgeführt werden kann.

Die im Gebrauch stehenden Vorläutwerke zeigen an, dass das Distanzsignal auf „Verbot der Einfahrt" steht, nicht aber, dass beim Distanzsignal der erste Zug angehalten wurde.

Es ist nicht zu leugnen, dass die Sicherheitsvorkehrungen, welche in diesem speziellen Falle bestehen, Lücken aufweisen — Lücken, welche bei der geringsten Unvorsichtigkeit oder Nachlässigkeit der untergeordneten Bediensteten von den verhängnissvollsten Folgen begleitet sein können und thatsächlich auch schon waren.

Im Gegensatz zu der in Nr. 72 d. Ztg. im Artikel „Die Eisenbahnunfälle in Oesterreich" geäusserten Meinung, „dass eine allen Anforderungen entsprechende bauliche Ausgestaltung und Ausrüstung der Stationen und der Züge mit bewährten Sicherheitsvorkehrungen vielleicht nicht einmal das wichtigste Moment sei, welches bei der Sicherheit des Betriebes in Frage komme", glaubt der Verfasser dieses Artikels die Behauptung aufstellen zu dürfen, dass gerade die fortschreitende, mit der Dichtigkeit des Verkehres zunehmende Ausgestaltung der Stationen und der Sicherheitsvorkehrungen, das wichtigste Moment im Eisenbahnbetriebe sind. Hiernächst ist es natürlich sehr richtig, wenn in dem oben citirten Artikel betont wird, dass die Pflege des persönlichen Elementes die Vorsorge für die Erhaltung eines leistungsfähigen, gut qualifizirten Personals, die übrigens bei den österreichischen Eisenbahnen niemals ausser Acht gelassen werden, für die vorliegende Frage von ganz hervorragender Bedeutung sei.

Jede Anregung zur Verbesserung und Ausgestaltung der Sicherheitsvorkehrungen muss daher von den Eisenbahnverwaltungen mit Freude begrüsst werden und von diesem Standpunkte ausgehend, will es der Verfasser versuchen, unter Zugrundelegung des Eingangs erwähnten speziellen Falles — also des Falles, wo das Anhalten der Züge beim Distanzsignale nöthig wird — die Vorkehrungen vorzuschlagen, welche nach seiner Ansicht ein Auffahren der Züge ausschliessen würden.

Es ist nothwendig, dass die Deckung eines beim Distanzsignale angehaltenen Zuges unzweifelhaft und rasch erfolgt. Die Deckung des Zuges durch den Schlussbremser kann nicht mit der Schnelligkeit ausgeführt werden, wie solche die Umstände erfordern.

Anders gestaltet sich die Sachlage, wenn vor der Station zwei Distanzsignale in entsprechender Entfernung zur Deckung aufgestellt werden, wie es für diejenigen Stationen vorgeschlagen wird, welche erfahrungsgemäss oft in die Lage kommen, Züge vor der Station anhalten zu müssen.

Die Handhabung dieser Distanzsignale müsste grundsätzlich von der Erlaubniss des diensthabenden Verkehrsbeamten abhängen, also entweder auf elektrischem Wege, oder aber — wenn die Bedienung durch einen untergeordneten Bediensteten erfolgt — durch Blockirung bezw. Deblockirung bewerkstelligt werden.

Wird das der Station zunächst gelegene Distanzsignal mit I, das weitergelegene mit II bezeichnet, so wäre in nachstehender Weise zu verfahren:

Der erste Zug findet das Signal II auf „Erlaubte Einfahrt", das Signal I auf „Verbot der Einfahrt" und hat das erfolgte Stehenbleiben bei demselben durch einige lange Töne mit der Dampfpfeife der Station zu signalisiren; hierauf wird der Zug durch das Signal II gedeckt.

Das Weitere ergibt sich von selbst. Der beim Signal II stehende Zug darf seine Fahrt erst dann fortsetzen, wenn dieses Signal auf „Erlaubte Einfahrt" gestellt worden ist usw.

Eine Abhängigkeit dieser beiden Signale von einander wäre nicht erwünscht; gerade hierin liegt der Unterschied zwischen dieser Einrichtung und dem schon lange Zeit bestehenden sogenannten „Streckenblock".

Durch Anbringung von Vorläutweckern wird die Sicherheit noch erhöht; der Fall der Zugdeckung durch den Schlussbremser tritt erst bei dem Zuge ein, welcher vor dem Distanzsignal II angehalten wird; es ist dann mit Rücksicht auf die Lage der Wächterhäuser eine Uebertragung der Zugdeckung durch den Kondukteur auf den Wächter leichter möglich.

Sollte die vorgeschlagene Einführung von zwei Distanzsignalen nicht den Beifall der Fachmänner finden, dürfte sie doch an und für sich wenigstens eine Anregung bieten, eine weitere Ausgestaltung dieser so wichtigen Signaleinrichtung in Erwägung zu ziehen und darüber nachzudenken, auf welche andere Weise einem bei dem Distanzsignal angehaltenen Zuge vollständige Sicherheit geboten werden kann, ohne dass hierdurch einschneidende — mit unverhältnissmässigen Kosten verbundene Aenderungen nöthig werden.

Schliesslich möchte die Aufmerksamkeit der Eisenbahnverwaltungen noch auf ein weiteres Signalmittel hingelenkt werden, welches nach unserer Ansicht gleichfalls nicht ganz dem Zweck entspricht, für den es bestimmt ist. Es ist dies das allseits im Gebrauch befindliche Knallsignal.

Jedes Signal soll, wenn möglich, gleichzeitig zu hören und zu sehen sein. Dies trifft bei dem Knallsignale nicht zu. Es ist ein leichtes, gleichzeitig mit dem Knallsignal ein bengalisches Licht zur Entzündung zu bringen. Mit einem solchen — kombinirten — Signal, welches den in Graz lebenden Freiherrn von Straudach zum Erfinder hat, wurden bereits Versuche unternommen, welche im allgemeinen ganz gute Resultate ergaben, wenn auch das probirte Modell in mehrfacher Hinsicht als verbesserungsbedürftig zu bezeichnen sein dürfte.

Von der Voraussetzung ausgehend, dass kein Mittel unversucht gelassen werden darf, welches geeignet sein könnte, die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zu erhöhen, übergibt der Verfasser vorstehende Anregungen der Beurtheilung berufener Fachmänner.

Angebliche Missstände im preussischen Eisenbahntelegraphendienste.

Aus Anlass der Verurtheilung eines Hilfstelegraphisten wegen Fälschung einer Depesche auf Grund der §§ 348, 349 und 73 des Strafgesetzbuches unternimmt die „Kölnische Zeitung" und mit ihr die „Vossische Zeitung" einen Angriff gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung zu Gunsten der nach ihrer Auffassung geschädigten Klasse der Telegraphisten. Sie bringen die Verurtheilung in Zusammenhang mit dem bei der Staatsbahn geltenden System der Besetzung dieser Klasse mit Unterbeamten und der danach sich richtenden Besoldung, sie geisseln die Gepflogenheit, selbst Bahnhofsarbeiter zum Bahnhofsdienst

heranzuziehen und lassen ihren Kassandraruf in den Worten ausklingen: „Es ist nicht zu verwundern, wenn bei einer solchen Besetzung höchst wichtiger Stellen Unfälle nicht vermieden werden können. Welche Gefahren ergeben sich aber des weiteren bei der Eisenbahn für die den Telegraphen benutzende Geschäftswelt! Kann das Depeschengeheimniss gewahrt bleiben? Die Garantie liegt doch nur in der Stellung und Besoldung derartiger Beamten. Im Interesse der Betriebssicherheit, des telegraphirenden Publikums, des Staates und der betreffenden Beamten selbst muss daher in den jetzigen Zuständen eine Wandlung zum Besseren eintreten."

Zu diesen Ausführungen ist in sachlicher Hinsicht folgendes zu bemerken:

Bahnhofsarbeiter werden während ihrer Beschäftigung als solche zur Ausübung des Telegraphendienstes nicht herangezogen, der Bahnhofsdienst der Arbeiter hat mit dem der Telegraphisten nichts gemein. Nur im Telegraphendienste vollkommen ausgebildete Kräfte finden darin selbständige Verwendung. Allerdings werden auch Hilfstelegraphisten ausserhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigt, aber dadurch werden die durch den Telegraphendienst zu fördernden Zwecke nicht gefährdet. Man müsste denn dem Staate einen Vorwurf daraus machen, dass er überhaupt Hilfskräfte beschäftigt. Aber wer wollte die Staatsverwaltung angesichts der ihr stets anempfohlenen Wirthschaftlichkeit der Engherzigkeit zeihen, wenn sie für Telegraphisten nur insoweit etatsmässige Stellen vorsieht, als Beamte ständig und ausschliesslich im Telegraphendienst in den Monaten von mittlerem Verkehrsumfange beschäftigt werden müssen! Die Erfahrung hat gelehrt, dass diese bei der Veranschlagung maassgebenden Gesichtspunkte allen einschlägigen Verhältnissen in ausgedehntester Weise Rechnung tragen.

Allerdings werden die Stellen der Telegraphisten der Klasse der Unterbeamten zugezählt und dementsprechend mit Anwärtern besetzt, an deren allgemeine Bildung nur die sonst an Unterbeamte zu stellenden Anforderungen erhoben werden, aber diese Klassifizirung entspricht den seit Bestehen der Eisenbahnen gemachten Erfahrungen und der Dienstthätigkeit der Telegraphisten vollständig. Nirgends wird von den Anwärtern für diese Stellen ein höherer Grad allgemeiner Bildung verlangt, nirgends ist beobachtet worden, dass ein Mangel an Intelligenz diese Beamtenklasse zur Ausübung ihrer Dienstverrichtungen untüchtig erscheinen lasse. Besonders hat sich niemals der Schatten eines Rechts für die Annahme ergeben, dass Unfälle, wenn sie überhaupt auf mangelhafte Ausübung des Telegraphendienstes je zurückzuführen sind, vermieden worden wären, wenn die Stellen der Telegraphisten mit mittleren Beamten besetzt gewesen wären.

Weshalb sollte also der Staat dazu übergehen, ein höheres Maass allgemeiner Bildung von den Anwärtern zu verlangen? Könnte eine derartige Maassregel überhaupt Vortheile bieten, so würden sie doch in keinem Verhältnisse stehen zu den dadurch gezeitigten Nachtheilen. Man sollte eher dem Staate Dank wissen, dass er — soweit die Besetzung untergeordneter Stellungen in Betracht kommt — betreffs der allgemeinen Bildung nicht zu hohe Anforderungen stellt, dass er dem Streben nach Halbbildung wo es angängig ist, Einhalt thut, dass er der wirthschaftlich schwächeren Klasse nicht unnöthige Lasten für die Heranbildung ihrer Kinder zu einem lohnenden Erwerbe auferlegt und ihnen diejenigen Stellen zugänglich macht, welche sie mit der Durchschnittsbildung der Volksschule ausfüllen können!

Würden die Anforderungen an die Leistungen der Telegraphisten über die sonst an Unterbeamte zu stellenden hinausgehen, so würde sicherlich der Staat den Wünschen des Gewährsmannes der „Köln. Zeitung" vorausgeeilt sein; die Telegraphisten wären der Klasse der mittleren Beamten eingereiht worden und dem Gewährsmanne wäre nicht vergönnt gewesen, die Wohlfahrtstrommel zu rühren. Aber die Anforderungen, welche an die Eisenbahntelegraphisten gestellt werden, weichen durchaus nicht wesentlich ab von der Dienstobliegenheit der übrigen Unterbeamten und insoweit wirklich eine Steigerung vorliegt, wird sie bei weitem durch das Einkommen, welches für die Telegraphisten höher bemessen ist, als für die meisten Klassen der Unterbeamten, ausgeglichen; denn die Telegraphisten beziehen neben dem nach der Servisklasse sich richtenden Wohnungsgeldzuschusse ein Diensteinkommen von 1 200—1 800 ℳ. Die Dienstverrichtungen der Telegraphisten sollen in keiner Weise herabgesetzt werden — jeder Beamte ist an seiner Stelle ein wichtiges Glied in der Staatsverwaltung —, aber der Eisenbahntelegraphendienst ist im Verhältniss zu den Dienstobliegenheiten der mittleren Beamten einfacher gestaltet. Weder in der geltenden Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Staatseisenbahnbeamten noch in den einschlägigen Dienstanweisungen werden an die Klasse der Telegraphisten gleiche Anforderungen, wie an die der mittleren Beamten gestellt. Die Telegraphisten sind im allgemeinen die ausführenden Organe der Stationsbeamten, nach deren Weisung sie zu handeln haben. Die auf Gleichstellung mit den Stationsbeamten abzielenden Bestrebungen erscheinen auch deshalb sachlich nicht berechtigt; der Dienst verlangt die Unterordnung, der Anordnende muss eben auch in der Stellung über dem Ausführenden stehen.

Die Vergleichung mit den Telegraphisten bei der Postverwaltung, welche allerdings der Klasse der Subalternbeamten angehören, ist nicht am Platze. Deren Thätigkeit liegt auf einem ganz anderen Gebiete, denn diese Beamten finden den Schwerpunkt ihrer Thätigkeit in der Förderung des wandelnden Verkehrs, des täglichen Lebens, dessen vielgestaltigen Formen sie ein offenes Auge und klares Verständniss entgegenbringen müssen. Für derartige weitgehenden Anforderungen reicht selbstverständlich die Normalbildung der Eisenbahnunterbeamten nicht aus; für sie ist die allgemeine Bildung, wie sie von den mittleren Beamten, also vom Subalternstande verlangt wird, ein nothwendiges Erforderniss. Sie müssen nicht blos die deutsche Sprache in Wort und Schrift unentwegt beherrschen, sondern auch gewisse Sprachkenntnisse besitzen. Mit ihren Dienstkenntnissen und Erfahrungen haben sie das telegraphirende Publikum, die Geschäftswelt zu unterstützen und nur auf dem Gebiete des weit verzweigten öffentlichen Verkehrs kann die Telegraphie „als Trägerin und Förderin des Kulturlebens und als internationales Gemeingut" bezeichnet werden.

Die Eisenbahntelegraphisten dagegen dienen vorzugsweise den internen Betriebszwecken der Eisenbahn und nur insofern werden sie für die allgemeinen Verkehrsinteressen nutzbar gemacht, als sie unter gewissen einschränkenden Bedingungen den Telegraphenverkehr des Publikums vermitteln und in einigen seltenen Fällen Privatdepeschen auf dem Bahntelegraphen befördern.

Für die letzteren spielt sich hiernach der Verkehr mit dem Publikum unter den denkbar einfachsten Formen ab, und deshalb lässt es diese Ausnahmethätigkeit nicht angezeigt erscheinen, die Telegraphisten bei der Eisenbahn anders, wie bisher, zu klassifiziren. Eine derartige höhere Bewerthung läge allerdings im Interesse der betheiligten Telegraphisten, aber die Verhältnisse rechtfertigen dieselbe ebenso wenig oder so viel, wie das Herausgreifen jeder anderen Gruppe von Unterbeamten und deren Einreihung unter die Klasse der mittleren Beamten.

Die Art der Fürsprache der „Köln. Zeitung" wird übrigens auch den Telegraphisten selbst nicht erwünscht sein. Sie werden geradezu in den Verdacht gebracht, als ob sie bestechlich, ihrer Pflichten nicht eingedenk wären und auf den Weg der Pflichterfüllung erst zurückgeführt werden könnten, wenn ihnen ein höherer Rang und dementsprechendes Einkommen zu-

gebilligt wird. Ist denn die Wahrung des Depeschengeheimnisses eine so schwer zu erfüllende Pflicht, dass sie nur von mittleren Beamten erfüllt werden könnte? Der ganze Stand der Unterbeamten müsste durch die Bejahung dieser Frage herabgesetzt werden. Sie alle sind durch die gemeinsamen Bestimmungen für die Beamten im Staats-Eisenbahndienst zur Amtsverschwiegenheit, als deren Ausfluss die Wahrung des Depeschengeheimnisses gilt, verpflichtet. Sie alle kennen darin ihre Pflicht und wetteifern mit den mittleren Beamten in treuer Pflichterfüllung.

Hiernach ist, selbst wenn man sich zu dem Gedankenfluge der „Köln. Zeitung" erhebt, ein innerer Zusammenhang zwischen der eingangs erwähnten Verurtheilung und der Besetzung der Stellen der Telegraphisten mit Unterbeamten schwerlich zu erspähen, und man gewinnt aus dem Angriffe wieder die Ueberzeugung, dass die Neigung, die bestehenden Staatseinrichtungen für irgend welche unerklärlichen Erscheinungen im öffentlichen Leben haftbar zu machen, der kühlen Ueberlegung den Rang abgelaufen hat. Roesler.

Der Nord-Süd-(Brenner-)Express.

Von Dr. jur. **O. Ballerstädt**, München.

Seitdem vor 17 Jahren die Gotthardbahn eröffnet worden, haben sich die Beziehungen zwischen Deutschland und Italien weit reger und inniger gestaltet. Jener verkehrspolitischen Näherbringung folgte, wie es ein bezeichnender Zufall wollte, alsbald das politische Bündniss, das sich trotz allem wohl bewährt hat und hoffentlich noch lange bewähren wird. Wenn aber das Ende unseres Jahrhunderts unter dem Zeichen des Verkehres steht, so wird durch die wachsende kulturelle Annäherung aller Völker zugleich ein wesentliches internationales Friedensmoment geschaffen und gefestigt. Nach dem schönen Land Italien besonders zieht es aus dem kälteren, trüberen Norden, wie aus den fernsten Gebieten, alljährlich viele Tausende, die in seinen sonnigen Gefilden Erholung und Gesundung, in seinen unerreichten Kunstschätzen Belehrung und Erbauung suchen. Immer wird man es so mit Befriedigung zu begrüssen haben, wenn eine neue, wesentliche Verkehrsverbesserung zwischen dem Norden, zwischen Deutschland und Italien zur That wird, wie es jetzt mit der Einführung des Nord-Südexpress geschehen ist. Für die ganze östliche Hälfte Deutschlands hat dieser neue „Blitz-" und „Luxus"zug um so mehr Bedeutung, als er nun, und zwar auch auf dem geographisch kürzesten, insofern also auch am meisten berechtigten Wege die schnellste und bequemste Verbindung dieser deutschen Gebiete — auch von Berlin — und ihrer Hinterländer mit Italien bildet. Durch seine Einrichtung, auf welche die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen viel Mühe und Eifer verwendet hat, ist endlich der Nachtheil, an welchem die bayerisch-tiroler Linie, infolge der besseren Zugverbindungen und Einrichtungen über den Gotthard, seit Jahren litt, wenigstens vorerst einigermaassen ausgeglichen.

Allerdings ist das neue Unternehmen noch nicht völlig ausgebaut. Der Nord-Süd- (Brenner-) Express soll von Hamburg bezw. Berlin über München, Innsbruck, Verona, Rom bis Neapel bezw. zu den Dampferanschlüssen nach dem Orient bis Brindisi durchgeführt werden. Einstweilen kann jedoch der Brenner-Express nur bis Verona verkehren, da für die weiteren Anschlüsse in Italien die adriatische Eisenbahngesellschaft noch nicht das nöthige Entgegenkommen gezeigt hatte. Indess werden zweifellos bald dem endlich und glücklich aufgebauten Grundstock die richtige Höhe und die nöthigen Verzweigungen anwachsen. So konnte denn auch die Eröffnungsfahrt in fröhlicher Zuversicht auf das volle Gelingen des Werkes am 9./10. d. Mts. unternommen werden und den schönsten Verlauf nehmen.

Der Sonderzug, mit den Vertretern der betheiligten Eisenbahnen und einigen von der Internationalen Schlafwagen- und Expresszug-Gesellschaft in Brüssel geladenen Gästen, verliess Berlin am 9. d. Mts. Abends und passirte München am 10. d. Mts. Morgens um 10 Uhr. Welche erhebliche Zeitabkürzungen diese seit 14./15. d. Mts. fahrplanmässig verkehrenden Expresszüge für den Verkehr Berlin-München-Innsbruck-Verona bringen, dafür nur einige Daten. Die seitherige kürzeste Fahrtdauer zwischen Berlin und München wird um $2^1/_2$, zwischen Berlin und Innsbruck um $3^1/_2$, zwischen Berlin und Bozen um $4^1/_4$, zwischen Berlin und Verona um 5 Stunden abgekürzt. Als erster Vertreter der preussischen Staatsbahnen nahm der Präsident der Eisenbahndirektion Berlin, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath Kranold, an der Eröffnungsfahrt theil, ferner Regierungs- und Baurath Haassengier und Geheimer Baurath Reuter, von den bayerischen Staatsbahnen Generaldirektor von Ebermayer und Generaldirektionsrath Dr. Wehrmann, von den königlich sächsischen Staatsbahnen Finanzrath Dr. Otto und Oberinspektor Bahmann. Ihnen schlossen sich weiter an in Kufstein Oberinspektor kaiserlicher Rath Casper von der österreichischen Südbahn mit einigen Kollegen und an der italienischen Grenze Herr Zacchi als Vertreter des italienischen Ministers der öffentlichen Arbeiten; endlich in Verona, von wo der Eröffnungszug ausnahmsweise nach Venedig geleitet wurde, eine weitere Anzahl italienischer Herren, sodass wir am Mittwoch Abend um $^1/_2$10 Uhr in ziemlich zahlreicher, international gemischter aber doch in bestem Sinne einiger Gesellschaft in der Lagunenstadt einliefen.

Die Honneurs des Hauses bezw. der Fahrt machte Generaldirektor Nagelmakers, sowie die Direktoren Schröder und Major a. D. v. d. Leyen von der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Brüssel (mit Zweigdirektion in Berlin), welche die Betriebsführerin des neuen Expresszuges ist, wie sie ja schon ganz Europa mit einem weitverzweigten Netz ihrer Schlafwagen-, Express- und Luxuszüge überzogen hat. Leider konnten die für die Brenner-Expresszüge bestimmten Wagen, die bei Cramer-Klett in Nürnberg bestellt sind, wegen Ueberhäufung dieser Firma mit Arbeit nicht rechtzeitig fertiggebracht werden, sodass älteres, natürlich aber auch gutes Fahrmaterial verwendet werden musste.

Vollständig glatt ging die Fahrt von statten, auch vom Wetter prächtig begünstigt. Die Nebel, die uns Morgens von der bayerischen Hochebene begleitet und zuerst den Einblick in die Berge verhüllt hatten, verzogen sich bald und bei wundervoll klarem, blauem Himmel wurde der Brennerpass überschritten. Bei dem, nebenbei gesagt, ebenso ausgedehnten wie ausgezeichneten Diner, welches im Restaurationswagen eingenommen wurde, toastete Generaldirektor Nagelmakers-Brüssel auf den neuen Brenner-Express als ein weiteres Einigungsmittel zwischen Nord und Süd. Herr von Ebermayer, Generaldirektor der bayerischen Staatsbahnen, dem vornehmlich die Schaffung zu danken sei, möge Pathe, Präsident Kranold von der preussischen Staatsbahndirektion Berlin, mangels weiblicher Theilnahme an der Tafelrunde, Pathin des neugeborenen Kindleins werden und beide Herren möchten seinem Gedeihen ihr volles Interesse zuwenden. Generaldirektor von Ebermayer seinerseits widmete unter allgemeinem Beifall der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft warme Worte der Anerkennung. Ohne ihre Hilfe und eifrige Betreibung der Sache wäre der besonders von Bayern gewünschte Zug nicht so bald hergestellt worden. Auch Präsident Kranold äusserte sich in jovial-geistreicher Weise und verhiess dem neuen Unternehmen der Schlafwagen-Gesellschaft vollen Erfolg. Namens der österreichischen Südbahn

sprach Oberinspektor Casper unter Bezeugung des grossen Interesses, welches seine Gesellschaft dem Unternehmen angedeihen lasse.

Von Verona fuhr der Zug nach wenigen Minuten Aufenthalt etwa 7¼ Uhr Abends weiter nach Venedig. Dort fand nämlich am 12. d. Mts. zwischen den betheiligten Eisenbahnverwaltungen neuerlich eine Konferenz wegen des weiteren Ausbaues des Brenner-Express statt. In der Hauptsache handelt es sich darum, dass die italienische Gesellschaft der adriatischen Eisenbahnen, wie ja begreiflicher Weise jeder die ihm nächstliegenden Interessen wahren möchte, die Zuganschlüsse für ihr Gebiet zu ungünstig findet; so würde man z. B. mitten in der Nacht nach Florenz kommen. Andererseits hat es bedeutende Schwierigkeiten gekostet, die jetzt festgestellte Fahrordnung unter den betheiligten Verwaltungen zu vereinbaren, und ist es jedenfalls praktisch, dass der prächtige Weg durch die Alpen vollständig bei Tage genossen werden kann. Von Berlin bis Regensburg mag der Reisende ruhig die Zeit von Nachts ¾12 bis Morgens ¾8 Uhr verschlafen. Bei der schönsten Tageszeit, um 2 Uhr Nachmittags öffnen sich auf dem Brenner schon die Pforten des Südens und um 4 Uhr ist bereits das herrliche Bozen erreicht.

Nachdem am 11. d. Mts. der Vertreter des italienischen Arbeitsministers, Oberinspektor Zacchi, für die Reisegesellschaft in liebenswürdigster Weise den Führer durch Venedig gemacht, fand Abends das offizielle, von der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft zu Brüssel veranstaltete Festmahl statt, zu welchem die Spitzen der staatlichen und städtischen Behörden, der deutsche und der österreichische Konsul usw. erschienen waren.

Der erste Toast, vom Generaldirektor Nagelmakers ausgebracht, galt dem König und der Königin von Italien sowie dem Kronprinzen, dessen Geburtstag gerade an diesem Tage gefeiert wurde. Alsbald erhob sich der Präfekt Graf Caracciolo und erklärte, mit dem Dank für das Hoch auf König Umberto müsse natürlich zugleich seiner hohen Freunde und Verbündeten gedacht werden: so gelte sein Hoch den Kaisern Franz Joseph und Wilhelm. Wie der Präfekt, so begrüsste auch der Sindaco Graf Grimani in schwungvoller Rede den Brenner-Express als neues Verbindungsmittel zwischen Deutschland und Italien. Es konnte nur den günstigsten Eindruck machen, zu erfahren, wie warm und eifrig von den italienischen Herren die nahen Beziehungen zu Deutschland hervorgehoben wurden, während selbstverständlich man es auf deutscher Seite ebenso wenig an Sympathiekundgebungen für Italien fehlen liess. Präsident Kranold - Berlin stattete speziell Venedig mit warmen, treffenden Worten den Dank für den liebenswürdigen Empfang ab, weitere Redner, so der österreichische Konsul und namentlich der Präsident der Venediger Handelskammer kamen zugleich auf die wirthschaftliche Bedeutung der neuen Verkehrsverbesserung zu reden, und der Vertreter des Arbeitsministers Herr Zacchi glaubte die Hoffnung aussprechen zu dürfen, dass bei dem allseitig vorhandenen guten Willen und der Wichtigkeit der Sache die bevorstehende Konferenz einen guten Erfolg zur Krönung des Werkes haben werde. Jedenfalls ist es in vielversprechender Weise sehr gelungen inaugurirt und sind ihm allseitig die besten Wünsche mit auf den Weg gegeben worden.

Als Resultat der Konferenz selbst ist zu verzeichnen, dass mit ziemlicher Sicherheit in Aussicht genommen werden konnte, von Mitte Januar ab den Brenner-Express von Verona einmal in der Woche bis Brindisi weiterzuführen, und etwas später je 3 Mal wöchentlich nach Venedig bezw. nach Mailand. Ganz bestimmte und volle Ergebnisse hatten nach Lage der Dinge die eingeweihten Kreise selbst von dieser Konferenz nicht erwartet. Die Hauptsache ist, dass sich das Bedürfniss nach diesen neuen Verbindungen nun selbst durchdrücken muss; erweist es sich als dringlich, so macht sich die Sache schliesslich ganz von selbst. Frühere ähnliche Unternehmen, wie der vor 2½ Jahren von der Brüsseler Internationalen Schlafwagen - Gesellschaft geschaffene Luxuszug Ostende-Wien, haben sehr bald ihre Lebensfähigkeit erwiesen und guten Erfolg gehabt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Am 1. Dezember d. J. wird der zwischen Benau und Gassen gelegene Haltepunkt Friedersdorf für die Abfertigung von Personen- und Reisegepäck eröffnet werden. Die Entfernung von Friedersdorf nach Benau beträgt 3,50 km, die von Friedersdorf nach Gassen 7,91 km.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Eisenach - Lichtenfels zwischen den Stationen Wernshausen und Wasungen neu errichtete Haltepunkt Schwallungen wird am 1. Dezember d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernung beträgt von Wernshausen bis Schwallungen 3,86 km, von Wasungen bis Schwallungen 3,53 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Kecskemét-Fülöpszálláser Lokalbahn (zwischen den Stationen Fülöpszállás und Izsák) gelegene Halte- und Verladestelle Uzovics, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs - Frachtgutverkehr eingerichtet war, ist am 15. Oktober d. J. für den gesammten Güterverkehr, somit auch für den Eil- und Frachten - Stückgutverkehr eröffnet worden. Lebende Thiere, sowie auch andere derartige Sendungen, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, werden nach oder von dieser Halte- und Verladestelle nicht befördert; ferner wird die an der Pécs-Barcser Eisenbahn, zwischen den Stationen Pécs und Baranya-Szt. Lörincz, von der ersteren 6, von der letzteren 14 km entfernt gelegene Haltestelle Pellérd, welche gegenwärtig nur dem Personen- und Gepäckverkehr dient, zu einer Verladestation erweitert und am 25. d. Mts. auch für den gesammten Eil- und Frachtgutverkehr eröffnet werden. Lebende Thiere können in dieser Verladestation weder auf- noch abgegeben werden.

Theilweise Schliessung von Stationen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Dezember d. J. wird die Station Zuzel der Strecke Jaroslau-Sokal für den gesammten Eilgut- und Frachtenverkehr mit Ausnahme des Wagenladungsverkehrs, jedoch rücksichtlich dieses mit der Beschränkung geschlossen werden, dass die fallweise Aufgabe der Wagenladungsgüter nur gegen vorherige Anmeldung bei dem k. k. B. St.-Amte in Belz gestattet ist und das Auf- und Abladen ausnahmslos die Parteien zu besorgen haben.

Aenderung von Stationsnamen. Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Temesvár-Mária-Radnaer Lokalbahn gelegenen Halte- und Verladestelle Simontanya ist in Simontanya-Fibis abgeändert worden.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die **bayerischen Staatseisenbahnen** hatten im Monat Oktober eine Betriebslänge von 5 339 km (im Oktober 1896: 5 299). Befördert wurden 2 091 750 Personen (Oktober 1896: 1 999 518) und 1 490 471 t Güter (Oktober 1896: 1 423 160). Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 3 546 845 ℳ, aus dem Güterverkehr 8 486 078 ℳ, zusammen einschliesslich Extraeinnahmen 12 032 923 ℳ, mithin gegen Oktober 1896 mehr 154 891 ℳ. Die Einnahmen vom 1. Januar bis 31. Oktober betrugen 111 532 582 ℳ, d. i. gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr 5 311 638 ℳ.

— Die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen lässt zur Zeit in allen grösseren Bahnhöfen und Maschinenhäusern, welche noch keine **Badeeinrichtungen für das Fahrpersonal** besitzen, solche herstellen, um diesem Personal Gelegenheit zu bieten, die Folgen der mit diesem Dienste verbundenen besonderen Anstrengungen durch die erfrischende

Wirkung von Bädern auszugleichen und sich namentlich zur Wiederaufnahme des Dienstes zu kräftigen. Die Bäder werden deshalb den bezeichneten Unterbeamten bezw. Bediensteten unentgeltlich zur Verfügung gestellt. In zweiter Linie sollen die Badeanlagen den Beamten, Unterbeamten bezw. Bediensteten des äusseren Bahnhofdienstes und dann, soweit noch Zeit und Gelegenheit vorhanden ist, dem gleichen Personal des inneren Dienstes zur Verfügung stehen. Das Taglohnpersonal soll hierbei nicht ausgeschlossen sein. Für Personen, welche zu der Eisenbahnverwaltung in keiner dienstlichen Beziehung stehen, wie besonders auch für Familienangehörige von Beamten und Bediensteten, sind diese Badeeinrichtungen nicht bestimmt. Jenes Personal, welches nicht zum Fahrdienst gehört, hat für ein Bad (Wannenbad) 20 ₰ zu entrichten, für Beamte wird die Benutzungsgebühr auf 30 ₰ festgesetzt. Für Brausebäder werden allgemein nur 5 ₰ erhoben. Die Oberbahnämter werden von der Generaldirektion veranlasst, darauf hinzuwirken, dass namentlich von den sehr gesundheitfördernden und wenig Zeit beanspruchenden Brausebädern viel Gebrauch gemacht wird. Die Bedienung der Badeeinrichtungen wird Frauen von Bediensteten im Vertragswege übertragen, welche 2—3 *M.* für den Tag als Vergütung erhalten. Die neuen Bäder werden, soweit sie nicht schon aus früherer Zeit vorhanden sind, am 1. Januar 1898 in Benutzung genommen.

— Im Interesse der Betriebssicherheit hat die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen angeordnet, dass **Eisenbahnwagen mit Schalengussrädern** von der Beförderung in Zügen, welche eine grössere Fahrgeschwindigkeit als 45 km in der Stunde haben, auszuschliessen seien. Es können deshalb solche Wagen in Personen- und Schnellzüge überhaupt nicht mehr eingestellt werden.

— Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat Oktober d. J. ergibt für 65 Bahnen, die schon im Oktober 1896 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 40 902,68 km.

Einnahme	im ganzen *M.*	gegen das Vorjahr *M.*	auf 1 km *M.*	gegen das Vorjahr *M.*	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im Oktober 1897					
aus dem Personenverkehre	36 420 321	+ 2 611 774	909	+ 51	+ 5,94
aus dem Güterverkehre	93 677 923	+ 1 083 245	2 299	— 9	— 0,39
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Oktober 1897					
aus dem Personenverkehre	239 672 692	+ 11 611 385	7 072	+ 217	+ 3,17
aus dem Güterverkehre	499 004 827	+ 20 913 728	14 461	+ 336	+ 2,38
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Oktober 1897					
aus dem Personenverkehre	56 971 064	+ 2 937 385	9 618	+ 426	+ 4,63
aus dem Güterverkehre	108 467 288	+ 4 071 208	18 038	+ 527	+ 3,01

Eröffnet wurden: am 1. Oktober d. J. die Strecken Friedberg-Hungen 23,77 km, Beienheim-Nidda 19,23 km (königliche Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M.), Bitterfeld-Stumsdorf 20,48 km (königliche Eisenbahndirektion in Halle a/S.), Equord-Hämelerwald 9 km (Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn) und Sommerfeld-Teuplitz 19,56 km (Lausitzer Eisenbahngesellschaft); am 12. Oktober Schwerin-Rehna 34,30 km (grossherzogliche General-Eisenbahndirektion in Schwerin); am 31. Oktober Barntrup-Hameln 23,49 km (königliche Eisenbahndirektion in Hannover).

— Das sächsische Staatsbahnnetz wird vorraussichtlich Anfang Dezember wieder eine Vergrösserung erfahren durch Eröffnung der **Bahnlinie Limbach-Wüstenbrand.** Es wird dies die fünfte Betriebseröffnung im Jahre 1897 sein, denn bis jetzt sind in diesem Jahre in Betrieb genommen worden die Strecken Kohlmühle-Hohnstein, Wilzschhaus-Karlsfeld, Mulda-Sayda und Cranzahl-Oberwiesenthal.

— Die Verwaltung der sächsischen Staatsbahnen hat — wie gemeldet wird — die Dresdener Handels- und Gewerbekammer um ein Gutachten über die Anträge auf **Erhöhung der Eisenbahnfracht für Mehl und Mühlenfabrikate** ersucht. Die Kammer befragte daraufhin eine grössere Anzahl von Mühlen, Bäckereien, Getreide- und Mehlhändler des Bezirkes, von denen 15 Antworten eingingen. Auf Grund der Antworten, von denen sich nur zwei für Erhöhung aussprachen, wurde der Generaldirektion berichtet, dass zwar eine höhere Fracht auf das Fabrikat (Mehl usw.) als auf den Rohstoff (Getreide) grundsätzlich berechtigt erscheine, dass sich die bisherige Gleichtarifirung indessen schon seit langer Zeit als praktisch bewiesen habe, eine Aenderung also nicht wünschenswerth und auch wegen ihrer Folgen gefährlich sei. Weiter über eine Frachtermässigung für landwirthschaftliche Futtermittel befragt, sprach sich die Kammer gegen eine solche aus, weil dies die Mühlenindustrie sowohl wie die Landwirthschaft schädigen würde.

— Die **braunschweigische Landeseisenbahn** beabsichtigt den Bau einer weiteren Nebenbahnlinie und zwar vom braunschweiger Nordbahnhof aus nach Flechtorf oder Beyenrode, an der nordwestlichen Grenze des Kreises Braunschweig. Die etwa 20km lange Strecke berührt u. a. die Ortschaften Dibbesdorf, Wendhausen, Handelage, Lehre und Flechtorf. Die behördliche Genehmigung zur Vornahme der Vorarbeiten soll bereits ertheilt sein.

— Die ausserordentliche Generalversammlung der **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn** beschloss den Bau einer normalspurigen Nebeneisenbahn Derenburg-Minsleben.

— Die **Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn** genehmigte in der ausserordentlichen Generalversammlung die Vereinigung mit der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn und die damit verbundenen Kapitalveränderungen.

— In der am 19. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der **Weimar-Rastenberger Eisenbahngesellschaft** ist der Antrag der Verwaltung, die ganze Bahnanlage an die Firma Herrmann Bachstein zu veräussern und die Gesellschaft in Liquidation treten zu lassen, angenommen worden. Die Eisenbahn ist im Jahre 1886 von einem unter Führung der Dresdner Bank stehenden Konsortium erbaut worden, hat sich aber als für sich bestehendes Unternehmen nicht rentabel erwiesen, während von ihrer Vereinigung mit den benachbarten Sekundärbahnlinien obiger Firma, abgesehen von erheblicher Verbilligung des Betriebes, auch eine bessere Gestaltung des Verkehrs zu erwarten ist.

— Aus den amtlichen Aufstellungen über die Güterbewegung auf den Eisenbahnen geht die interessante Thatsache hervor, dass der **Eisenbahnimport des auswärtigen Bieres nach Berlin** trotz des sich fortwährend steigernden Konsums im allgemeinen im Zurückgehen begriffen ist. Während im ersten Vierteljahr 1896 die Einfuhr auswärtiger Biere noch 13 628 t (zu je 1 000 kg, also nicht Tonnen im Sinne der Brauer) betragen hatte, betrug sie in diesem Jahre nur noch 11 186 t oder 24 420 hl weniger. Die Ausfuhr des Gebräus ist dagegen in denselben Zeiträumen von 12 517 t auf 13 170 t gestiegen. Das frühere Verhältniss, dass mehr fremdes Bier in Berlin getrunken wurde, als Berliner Bier auswärts, hat sich also zu Gunsten Berlins gerade umgekehrt. Von den fremden Bieren in Berlin stammt mehr als die Hälfte, 6 624 t, aus Bayern; an zweiter Stelle kommt die Provinz Brandenburg mit 2 095 t und erst an dritter Stelle Böhmen mit 1 143 t. In Betracht kommt noch die Provinz Posen mit dem Grätzer Bier, die 686 t geliefert hat. Ausser 600 Ctr. Biersendungen aus den pommerschen und Elbhäfen, die meist englisches Bier bringen, wird neben österreichischem Bier kein ausländisches Gebräu in Berlin getrunken.

— Im mecklenburgischen Landtage ist das Projekt einer **schiffbaren Wasserstrasse zwischen dem Hafen der Stadt Wismar und dem Schweriner See** eingebracht. Das Reskript führt folgendes aus: I. Die Ausführung des Projekts sei nicht nur für Wismar, sondern für einen grossen Landestheil von wesentlicher wirthschaftlicher Bedeutung. Die Besorgniss, als ob Wismar mit seinem Handel nach Eröffnung des Nord-Ostseekanals mit dem Wettbetrieb Hamburgs nicht konkurriren könne, sei unbegründet, zumal die Getreideausfuhr nach Norden (Skandinavien, Dänemark und England) jüngst erheblich sich gesteigert habe. Auch sei eine Schädigung der einheimischen Waldbesitzer durch schwedischen Holzimport nicht zu befürchten. II. Zwar könnten „Massengüter" bezüglich ihres Transportes erst in Betracht kommen, wenn der direkte Anschluss von der Ostsee zur Elbe hergestellt sei, wenn aber erst Wismar-Schwerin gebaut worden, so wäre die Fortführung des Kanals bis zur Elbe auch sicher nur eine Frage der Zeit. Die Kosten dieser Fortführung belaufen sich nach Schätzung auf 4 000 000 *M.* III. Das vorliegende spezielle Projekt genüge allen Anforderungen und sei namentlich in technischer Beziehung von einheimischen und auswärtigen Autoritäten gebilligt. Darnach würde der Kanal zur **Benutzung für Fahrzeuge** bis zu

7000 Ctr. Tragfähigkeit hergestellt und sei die Speisung desselben aus dem Schweriner See zweifelsohne möglich, wenngleich für die Wassertriebwerke und Fischereianlagen des nördlichen Abflusses des Sees nicht unerhebliche Abfindungen zu berücksichtigen wären. IV. Der Gesammtkosten-Anschlag beziffere sich auf 5 150 000 *M.*, wovon die Stadt Wismar 1 875 000 *M.* übernommen habe. Die grossherzogliche Verwaltung gebe aus dem Domanium Terrain im ungefähren Werthe von etwa 50 000 *M.* unentgeltlich her. Ein fester Beitrag der Stadt Schwerin sei nicht gesichert, da die dortseitige Zahlung an die zur Zeit unerfüllbare Bedingung des Weiterbaues bis zur Elbe geknüpft werde. Das Reskript befürwortet Bewilligung einer Landesbeihilfe im Betrage von 2 900 000 *M.* unter der Bedingung, dass von den Adjazenten noch 325 000 *M.* aufgebracht werden. Die Kosten des Schiffshebewerks mit geneigter Ebene sind veranschlagt zu 1 500 000 *M.*

Personalnachrichten. Am 20. d. Mts. ist in Berlin der vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath Rödenbeck, infolge eines Schlaganfalles im Alter von 59 Jahren gestorben. Dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten gehörte er, nachdem er bis zum November 1871 im Justizdienste thätig gewesen und von da ab verschiedene Stellungen im Staatseisenbahn-Dienste bekleidet hatte, seit dem Jahre 1877 an. Zuletzt bearbeitete er die persönlichen Angelegenheiten der höheren Beamten. Der „Reichs- und Staats-Anzeiger“ widmet dem Verblichenen einen warmen Nachruf.

Der Eisenbahndirektor Monjé, bisher in Speldorf, ist als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Halle a. d. S. versetzt worden.

Deutsche Kolonien.

— Mit Bezug auf die **Etats der Schutzgebiete** meldet die „Berliner Börsenzeitung“, dass die Forderungen für verschiedene grössere Bauten und Unternehmungen in Südwest- und Ostafrika nicht als besondere Vorlagen eingebracht werden sollen, sondern in die Etats eingereiht worden sind. Der Hafenbau in Swakopmund ist auf 1 000 000 *M.* veranschlagt und für die Ausführung sind 3 Jahre in Aussicht genommen. Den entsprechenden Antheil für das erste Jahr enthält nun der neue Etat. Zunächst soll eine Mole errichtet werden, an der die Schiffe unmittelbar anlegen können. Ueber die ganze Eisenbahn von Swakopmund bis Windhoek ist noch kein Anschlag gemacht, da für eine genauere Berechnung nicht die genügenden Unterlagen vorhanden sind; in den Etat ist daher nur eine Rate für die Anfangsstrecke eingestellt. Desgleichen ist mit der Usambarabahn verfahren. Es wird zunächst eine Summe verlangt, mit der die vorhandene Anfangsstrecke in brauchbaren Zustand gebracht und im Betriebe erhalten werden kann. Der Weiterbau der Bahn und namentlich die Entscheidung über die bezüglichen finanziellen Fragen wird einer späteren Zeit vorbehalten.

— Aus Swakopmund (Deutsch-Südwestafrika) wird den „Berl. Neuesten Nachrichten“ unterm 26. Oktober geschrieben: „Am 5. November, demselben Tage, an dem unter grossen Feierlichkeiten im britischen Südafrika sich das bedeutungsvolle Ereigniss der Eröffnung der Eisenbahn nach Bulawayo vollziehen soll, wird voraussichtlich auch die erste Theilstrecke unserer neuen **südwestafrikanischen Eisenbahn** dem Verkehr übergeben werden. Diese erste Strecke nach Nomidas ist zwar nur 10 km lang, aber da der Bau der Bahn täglich etwa 500 m fortschreitet und besondere Hindernisse auf der gewählten Route gerade im Anfang nicht zu überwinden sind, so ist zu hoffen, dass mit dem Beginn des neuen Jahres bereits 40 km im Betriebe sein werden. Noch liegen hier auf der Rhede die beiden mit Eisenbahnmaterial beladenen Wörmanndampfer ‚Antonina‘ und ‚Melita Rother‘ und löschen ihre Ladung, aber schon erheben sich auf dem an der Nordseite Swakopmunds belegenen Bahnhof, für den ein Terrain von 30 000 qm zur Verfügung gestellt ist, die Werkstätten und Schuppen und ununterbrochen werden auf einer rasch gelegten, besonderen Strassenbahn Materialien und Schienen von dem Strande nach dem Bahnhof und von dort auf die im Bau begriffene Strecke gefahren. Die Landung des Eisenbahnmaterials ist bis jetzt, wenn auch sehr langsam, doch verhältnissmässig noch gut von statten gegangen. Da bei dem Fehlen einer Mole in Swakopmund alles in Brandungsbooten an das Land gebracht werden muss, so machte namentlich die Landung der beiden Lokomotiven grosse Schwierigkeiten. Indessen hat man sich auch hierbei zu helfen gewusst. Die Boote mit den Kesseln wurden bei Hochfluth auf den Strand gesetzt, dann wurden bei Ebbe Gerüste darüber errichtet und an diesen die Kessel mit Flaschenzügen hochgewunden. Die Boote wurden darauf wieder ins Wasser geschoben und die Kessel auf Feldbahnwagen heruntergelassen und fortgefahren.

Die neue Bahn hat eine Spurweite von nur 60 cm, ihre Höchstgeschwindigkeit wird bei Lokomotivbetrieb 12 km in der Stunde betragen. Für europäische Begriffe mag dies etwas dürftig erscheinen, für hiesige Verhältnisse bedeutet eine solche Bahn aber einen gewaltigen Fortschritt. Jeder Zug von 10 Wagen wird eine Last von 1 000 Centnern befördern, dazu würden bis jetzt 20 Ochsenwagen mit 400 Ochsen erforderlich gewesen sein. Noch ist zwar nicht sicher, ob die Bahn den Lokomotivbetrieb dauernd einführen wird, es ist aber zu hoffen, dass man gleich dazu schreitet und nicht erst noch ausserordentlich kostspielige und aussichtslose Versuche mit Maulthierbespannung anstellt. Um die obengenannte Last zu befördern, würden bei Lokomotivbetrieb 6 Mann Betriebspersonal genügen, bei Maulthierbetrieb würden dazu 60 Maulthiere und 20 Mann nöthig sein. Das Futter der Maulthiere würde vielleicht das Dreifache kosten wie der Kohlenverbrauch der Lokomotive. Die Maulthierbahn könnte nicht billiger fahren wie die Ochsenwagen und damit würde gerade der wesentliche Zweck der Eisenbahn, eine Verbilligung des Transports herbeizuführen, vereitelt sein.

Die Route der Eisenbahn wird nicht, wie es unbegreiflicher Weise mehrfach vorgeschlagen war, den Swakopfluss bei Nomidas überschreiten und dem alten sogen. Baiwege folgen, sondern nördlich des Swakops bleiben und in gerader Linie nach Osten gehen. Etwa 28 km nördlich von Haikamkhab wird der Khanfluss überschritten, das einzige grössere Flussrevier, das auf dieser Route zu passiren ist. Die Versuche, in dem trockenen Flussbett des Khan Wasser zu erbohren, haben vollen Erfolg gehabt. Bei 14,5 m Tiefe ist man jetzt am Ende der trockenen Jahreszeit bereits auf Wasser gestossen und bei 16 m hatte man einen Wasserstand von beinahe 3 m erzielt. Dadurch ist es erreicht, dass die Bahn nicht längere Strecken als 30 km zurückzulegen hat, ohne sich mit Wasser versorgen zu können.

Die wichtigste Frage bei der Gestaltung des Eisenbahnbetriebs wird die Tariffrage sein. Darauf kommt es vor allem an, dass der Tarif möglichst niedrig gehalten wird. Nur dann wird die Bahn wirklich auf einen grossen Verkehr rechnen können und ihrerseits zur Erschliessung des Landes wirksam beitragen. Die Hebung der Mineralschätze der Kolonie, die Vornahme von Brunnenbohrungen in dem nöthigen grossen Umfange, die Entwickelung einer Zucht von Wollschafen und Angoraziegen sind nur möglich bei billigen Eisenbahnfrachten. Bei niedrigen Frachtsätzen wird auch der Import von Gütern bedeutend zunehmen, und dadurch wird zugleich eine beträchtliche Steigerung der Zolleinnahmen bewirkt werden. Gegen die Erhebung der Zölle wird ja jetzt vielfach eine lebhafte Agitation entfaltet, die infolge des dabei zu Tage tretenden Unverstandes theilweise geradezu als Unfug bezeichnet werden kann. Der bestehende Zolltarif ist gewiss in vielen Punkten verbesserungsbedürftig, so schlimm hat aber die Rinderpest gar nicht im Lande gehaust, dass zu umfangreichen Zollermässigungen Veranlassung vorläge. Die wichtigsten Lebensmittel, Mehl und Reis, sind ohnehin schon ganz zollfrei. Verschiedene Artikel sind infolge der zunehmenden Konkurrenz jetzt nach Einführung des Zolles billiger zu haben als sie vor 2 Jahren verkauft wurden. Man lasse den Zoll bestehen, aber fördere den Verkehr durch billige Frachtsätze, damit wird der Kolonie und den Finanzen des Reichs am meisten gedient sein.

— Die **Telegraphenlinie Kilwa - Lindi - Mikindani** in Deutsch-Ostafrika, mit deren Bau am 1. April begonnen wurde, ist am 24. September fertiggestellt worden. Die neue Linie, welche eine Fortsetzung der oberirdischen Telegraphenleitung Dar es Salaam - Mohorro - Kilwa bildet, hat eine Gesammtlänge von 252,6 km, wovon 187 km auf die Strecke Kilwa - Lindi und 65,6 km auf die Strecke Lindi - Mikindani entfallen. Als Materialien sind beim Bau verwendet worden: für das Gestänge eintheilige Mannesmann'sche Röhren aus Siemens - Martinstahl von 6,5 m Länge mit spitzem Fuss und Zopfstütze, sowie in salzhaltigem Boden versuchsweise und in mässigem Umfange Stangen aus Boritiholz, für die Isolatoren Porzellan - Doppelglocken Nr. I, für die Leitung Bronzedraht von 3 mm Durchmesser und zur Durchschreitung des Lindiflusses, 4 km stromaufwärts von Lindi, zwei Enden dreiadriges Flusskabel der Fabriknummer VII von 350 und 250 m Länge.

Besondere Schwierigkeiten verursachten, nächst der Verlegung des Flusskabels, das Durchforsten des vielfach urwaldähnlichen Terrains in einer Breite von 20 m und das Bohren der Stangenlöcher im Felsboden. In einigen Gegenden machte sich der Wassermangel empfindlich geltend. Das Wasser musste oft viele Stunden weit herbeigeschafft werden, welche Arbeit die eingeborenen Weiber und Kinder gegen geringes Entgelt verrichteten. In den Urwald- und Steppengegenden bildete die Raubthierplage eine wirkliche Gefahr für alle am Bau Betheiligten. Die wilden Thiere umkreisten während der

Nacht stundenlang das Lager, trotz weitleuchtender Wachtfeuer und öfters abgegebener Schüsse und liessen die ohnehin furchtsamen Eingeborenen nicht recht zur Ruhe kommen; selbst am Tage war niemand vor Angriffen sicher.

Der Lohnsatz für die Arbeiter und Träger betrug 12 Rupien monatlich. Ausserdem erhielt jeder Mann zu seiner Beköstigung täglich etwa 2 Pfund Reis mit kleineren Zuthaten von Fett, Zwiebeln, Salz oder Bohnen. Die erforderlichen Lebensmittel wurden meist tauschweise beschafft, wobei Perlen, Seife, Feze und Kleidungsstoffe die üblichsten Tauschartikel bildeten.

Die Eröffnung des Telegraphenbetriebes fand in Lindi am 24. August und in Mikindani am 21. September statt. Für beide Dienststellen ist Arbeitsstrombetrieb unter Verwendung von Morseapparaten eingerichtet. Zur Benutzung der Leitung zum unmittelbaren Sprechverkehr sind beide Anstalten mit je einem Fernsprechsystem ausgerüstet.

Wir knüpfen hieran den Wunsch, dass die neue Verkehrsanlage sich als ein wirksames Mittel zur nachhaltigen wirthschaftlichen Erschliessung des südlichen Küstengebietes unserer Kolonie und seines ausgedehnten Hinterlandes erweist.

(„Deutsche Verk.-Ztg.")

Oesterreich-Ungarn.

— **Eisenbahneinnahmen.** Die vorliegenden Ausweise über die erste Dekade des November zeigen einen neuerlichen Rückgang des Frachtenverkehrs. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verzeichnet für diese Zeit einen Ausfall von 132 946 fl., wodurch sich der gesammte Ausfall dieser Bahn im laufenden Jahre auf 487 277 fl. erhöht. Bei der Staatseisenbahngesellschaft ist insofern eine Besserung zu verzeichnen, als der Ausfall in dieser Dekade gegenüber jenem der früheren Dekaden ein geringerer ist und nur 52 792 fl. beträgt (Gesammtausfall seit 1. Januar 1 293 777 fl.). Dagegen verzeichnet die Südbahn, welche bisher Mehreinnahmen auswies, in dieser Dekade einen Ausfall von 111 541 fl., welcher die bisherige Gesammtmehreinnahme auf 260 292 fl. herabmindert. Bei der österreichischen Nordwestbahn halten sich die Einnahmen für die erste Dekade dieses Monats so ziemlich auf der Höhe des Vorjahres, indem für das garantirte Netz sich nur ein Ausfall von über 10 360, für die südnorddeutsche Verbindungsbahn sich ein solcher von 12 384 fl. ergibt, während das Ergänzungsnetz sogar einen Ueberschuss von 16 114 fl. ausweist. Gleichwohl ist die Lage dieser Bahn keine günstige. Der bisherige Gesammtausfall beträgt für das garantirte Netz 547 362 fl., für das Ergänzungsnetz 69 132 fl., für die südnorddeutsche Verbindungsbahn 183 821 fl.

— **Der Konflikt Oesterreichs und der Türkei wegen der Orientbahnen.** Es liegen nunmehr nähere Mittheilungen über jene Forderungen der Orientbahnen an die Pforte vor, deren Regelung Seitens des österreichisch-ungarischen Botschafters bis zum 18. d. Mts. verlangt und, laut telegraphischer Mittheilungen aus Konstantinopel, Seitens des Sultans auch bereits durch das Angebot der Zahlung von 8 Millionen Francs erfolgt ist.

Die Forderungen der Gesellschaft gegenüber der türkischen Regierung lassen sich in drei Gruppen zusammenfassen. Die Gesellschaft besitzt: Erste Gruppe: Liquide Forderungen in der Höhe von mehr als 7 Millionen Francs, wovon über 6 Millionen offiziell anerkannt sind. Diese Forderungen setzen sich, wie aus der letzten Bilanz hervorgeht, in folgender Weise zusammen: Militärtransporte bis zum 31. Dezember 1896 rund 4 Millionen Francs; Neuanlagen für Rechnung der Regierung in der Station Konstantinopel 1,02 Millionen Francs; Erweiterungsbauten, ausgeführt in den Jahren 1893—1896, rund 1 Million Francs; eine Reihe kleinerer Forderungen, zusammen 470 000 Francs. Hierzu ist im Laufe des Jahres 1897 die Forderung von 2,7 Millionen Francs getreten, welche aus den letzten Kriegstransporten erwachsen ist. Auch die letztere Forderung ist von der türkischen Regierung anerkannt, ja noch mehr, die Leistungen, welche die Orientbahnen während des Krieges der türkischen Armeeleitung geboten hatten, wurden in einer besonderen Kundgebung des Sultans an die Gesellschaft in ausserordentlicher Weise belobt.

In die zweite Gruppe fallen die strittigen Forderungen der Gesellschaft, welche sich hauptsächlich auf die Hafenanlagen in Salonichi, Dedeagatsch und Konstantinopel beziehen und in Verbindung mit den aus der Verzögerung entspringenden Ansprüchen auf Schadenersatz dem Urtheile des vertragsmässigen Schiedsgerichts unterworfen werden sollen.

Bei der Verwaltung der Orientbahnen bestand und besteht nämlich die Auffassung, dass die türkische Regierung auf Grund der alten Verträge verpflichtet sei, in Salonichi, Dedeagatsch und Konstantinopel Hafenanlagen herzustellen. Die türkische Regierung war jedoch bemüht, das Fortbestehen dieser Verpflichtung zu bestreiten. Es wurden wiederholt eingehende Verhandlungen über die nöthigen Bauten geführt, die Verhandlungen gediehen aber immer nur bis zur kaiserlichen Sanktion, die nicht zu erreichen war.

Der dritte Beschwerdepunkt betrifft die Stadtbahn in Konstantinopel. Die türkische Regierung hat als Eigenthümerin der Bahn mit der Betriebsgesellschaft als Pächterin das Abkommen getroffen, dass die Instandhaltung der Linie der Pächterin obliegt, dass aber die Kosten für Neu- und Erweiterungsbauten zu vier Fünfteln von der türkischen Regierung nach Genehmigung des vorgelegten Projektes baar an die Gesellschaft auszufolgen sind. Aus diesem Abkommen stammt schon ein Theil der oben erwähnten liquiden Forderungen. Nun hat sich aber seit Jahren bei dem immer wachsenden Verkehre der Stadtbahn in Konstantinopel die unabweisliche Nothwendigkeit ergeben, die eingeleisige Bahn in eine zweigeleisige zu verwandeln und dementsprechend die Werkstätte in Jedi-Kule zu erweitern. Ohne Rücksicht auf den Lastenverkehr und den Orientexpresszug befördert die Konstantinopler Stadtbahn täglich 54 Lokalzüge in beiden Richtungen. Es ist klar, dass die Abwickelung eines solchen Verkehres auf einem einzigen Geleise grossen technischen Schwierigkeiten begegnet und eine eminente Gefahr für die Sicherheit des Betriebes in sich birgt. Die Regierung selbst hat diesen Zustand als einen unhaltbaren erkannt und den Bau des zweiten Geleises angeregt. Die betreffenden Projekte, deren Ausführungen eine Kostensumme von etwa 2 Millionen Francs erfordert, liegen fertig vor, erhielten auch die behördliche Genehmigung, aber sie blieben an der Schwelle der kaiserlichen Genehmigung, ebenso wie alle anderen Angelegenheiten, liegen. Das Begehren der Gesellschaft, welches auch in das Ultimatum aufgenommen wurde, geht dahin, dass ihr endlich die Genehmigung zur Legung des zweiten Geleises gegeben und dem Vertrage gemäss der Beitrag von vier Fünfteln der Baukosten baar überwiesen werde.

Auffallend ist es übrigens, dass die vielen anderen Eisenbahngesellschaften, welche seit neuester Zeit in der Türkei bestehen und wenn auch nur dem Namen nach, als türkische Gesellschaften konstituirt sind, weit geringeren Schwierigkeiten bei der türkischen Regierung begegnen und dass dieselben namentlich in Bezug auf die Militärtransporte ziemlich glatt befriedigt wurden. Den Orientbahnen dagegen, der einzigen fremdländischen Gesellschaft, war es bisher weder gelungen, ihre seit Jahren schwebenden anerkannten Forderungen durchzusetzen, noch war sie imstande, für die Militärbeförderung während des Krieges irgend eine Schadloshaltung zu erlangen, wiewohl die Leistungsfähigkeit und die grossen Dienste in der schweren Zeit von höchster Stelle anerkannt wurden.

— **Die Sonntagsruhe im Güterverkehre.** Die Vorbereitungen für die Durchführung derselben bei den einzelnen österreichischen Bahnen werden mit allem Eifer betrieben und sind soweit gediehen, dass die Aktivirung dieser sozialen Reform zu dem ursprünglich in Aussicht genommenen Termine (Mai 1898) wohl mit Sicherheit erwartet werden darf. Wenn auch alljährlich für die Zeit des stärksten Verkehrs (in der Herbstkampagne) — ähnlich wie in Deutschland — eine Sistirung der Sonntagsruhe für grosse Verkehrsgebiete wird Platz greifen müssen, wenn auch sonst und ausnahmsweise für einzelne Bahnen und Verkehre mit Rücksicht auf eigenartige Verhältnisse die Führung von Güterzügen an Sonntagen wird zugestanden werden müssen, so unterliegt es doch kaum einem Zweifel, dass im grossen und ganzen eine erhebliche Einschränkung des sonntäglichen Güterverkehrs und eine bedeutende Entlastung des Fahrpersonals der österreichischen Eisenbahnen eintreten wird. Was Ungarn betrifft, so sind daselbst wegen Einführung der Sonntagsruhe im Güterverkehre gleichfalls Erhebungen eingeleitet worden, deren Ergebniss indessen bisher nicht bekannt geworden ist.

— **Sistirung des russisch-österreichischen Getreideverkehrs.** Mit Cirkular vom 4./16. d. Mts. hat die russische Südwestbahn den Getreideverkehr nach Oesterreich über Podwoloczyska und Nowosielitza zeitweilig eingestellt, weil an den Grenzen zahlreiche mit Getreide beladene Wagen stehen, welche die österreichischen Staatsbahnen infolge des grossen Wagenmangels nicht übernehmen können. Die Handelskammer Brody hat sich wegen schleuniger Abhilfe an das Eisenbahnministerium telegraphisch gewendet mit der Motivirung, dass die Konsequenzen der russischen Maassregel für den Getreidehandel des Brodyer Kammerbezirks unabsehbar sind.

— In einer Wiener Korrespondenz der „Berliner Börsen-Zeitung" wurden die finanziellen Verhältnisse der **Buschtêhrader Bahn** ungünstig beurtheilt und namentlich die Lokalbahn-Bauthätigkeit Böhmens, soweit die betreffenden Linien im Verkehrsgebiete der Buschtêhrader Eisenbahn liegen, als eine auf eine Herabdrückung des Einlösungspreises der Buschtêhrader Bahn abzielende Aktion hingestellt, welche in der Entwickelung beider Netze der genannten Bahn einen Stillstand, ja sogar

einen Rückschritt herbeiführen werde. Dieser Nachricht gegenüber muss darauf hingewiesen werden, dass die erwähnten Lokalbahnen die Entwickelung der Buschtěhrader Bahn vielleicht verlangsamen, keinesfalls aber verhindern werden. Die hohe wirthschaftliche Stufe, auf welcher das Verkehrsgebiet der Buschtěhrader Eisenbahn steht, bietet volle Gewähr für die ausreichende Alimentirung der alten und der neu entstandenen Schienenwege.

— Die Verhandlungen zwischen der **Dux - Bodenbacher Eisenbahn** und der Regierung über die von ersterer geplanten Statutenänderungen sollen demnächst stattfinden. (Vergleiche Nr. 86 d. Ztg.)

— Der jüngst veröffentlichte Ausweis über die **Betriebseinnahmen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn**, welcher die Betriebsergebnisse des Oktober bezw. für die abgelaufenen 10 Monate dieses Jahres mittheilt, ist in mehrfacher Beziehung von Interesse. Zunächst ergibt sich hieraus, dass die Einnahmen des laufenden Jahres bis Ende Oktober d. J. hinter jenen der gleichen Periode des Vorjahres um rund 364 331 fl. zurückstehen. (In Nr. 89 d. Ztg. ist diese Summe infolge eines Druckfehlers irrig mit 394 331 fl. angegeben.) Von diesem Minus entfallen jedoch rund 300 000 fl. auf den Monat Oktober allein, was sich daraus erklärt, dass der Verkehr im Oktober des Vorjahres ein ganz ungewöhnlich starker gewesen war. Hierbei darf, wenn man die vorliegenden Ergebnisse richtig beurtheilen will, nicht übersehen werden, dass die bei den diesjährigen Ziffern berücksichtigte definitive Abrechnung erst bis Ende Juli gediehen ist. Was dies bedeutet, ergibt sich daraus, dass die definitive Abrechnung für den Monat Juli allein ein Plus von 153 000 fl. gebracht hat. Wenn also die letzten 2 Monate des laufenden Jahres noch weitere Mindereinnahmen ergeben sollten, so dürften dieselben fürs erste voraussichtlich geringer sein, als die für Oktober ausgewiesenen; andererseits ist es aber zweifellos, dass die definitive Abrechnung der Monate August bis Dezember eine weitere namhafte Verbesserung der Einnahmen bringen werde, sodass die definitiven Bruttoeinnahmen dieses Jahres hinter jenen des Jahres 1896 nicht wesentlich zurückstehen werden. Jedenfalls wird die in dem Staatsvoranschlage für 1898 präliminirte Einnahmeziffer, die eine Steigerung der Einnahmen um rund 582 000 fl. voraussetzt, den thatsächlichen Ergebnissen nicht entsprechen. Dagegen dürfte die im Staatsvoranschlag aufgestellte Schätzung der Ausgaben, welche diese mit rund 733 000 fl. höher veranschlagt, im wesentlichen zutreffen. Der Reingewinn dieses Jahres wird demnach unter allen Umständen hinter jenem des Jahres 1896 erheblich zurückbleiben. Die von der Nordbahn stetig durchgeführten Investitionen werden bis auf weiteres noch aus der alten Investitionsanleihe bestritten. Diese dürfte noch geraume Zeit für den Bedarf ausreichen, und vor dem nächsten Sommer erscheint eine Inangriffnahme der durch die neue Investitionsanleihe vorgesehenen Mittel ausgeschlossen. Die Realisirung der neuen Anleihe wird gleichfalls nur in den jeweilig erforderlichen Theilbeträgen erfolgen.

— Am 16. d. Mts. hat bei dem Prager Handelsgericht als Kuratelbehörde eine Versammlung der Besitzer von 5 % **Prioritäten der Prag-Duxer Bahn** stattgefunden. In der Versammlung waren von den im Umlaufe befindlichen 9 586 Obligationen 2 091 Stück im Betrage von 627 300 *M.* durch 18 Prioritäre vertreten. Der Kurator stellte folgende Anträge: a) Es sei die am 2. Januar 1897 vorgenommene Verloosung von 87 Stück und die am 1. Juli 1897 vorgenommene Verloosung von 88 Stück Prioritätsobligationen als verloosungsplanwidrig eventuell im Prozesswege zu bestreiten; b) der Kurator habe die früheren Verloosungen zu überprüfen, ob bei denselben nicht Ueberschreitungen des Verloosungsplanes stattfanden, und eventuell auch diese Verloosungen als rechtsungültig zu bestreiten; c) der Kurator habe die Sistirung der Verloosungen bis zum Ausgleiche bezüglich der Mehrverloosungen zu erwirken; d) der Kurator habe Garantien für die Einhaltung der verloosungsplanmässigen Rückzahlung der Prioritätsobligationen zu beschaffen. Diese Anträge wurden von 15 Theilnehmern, die ein Prioritätenkapital von 564 300 *M.* repräsentirten, genehmigt. In der Verhandlung wurde auf ein neues Moment hingewiesen, dass nämlich die Staatsverwaltung als Eigenthümerin des Pfandobjektes und Assignat, welcher laut Protokolls des Handelsministeriums vom 25. Juli 1892 vom Januar 1893 angefangen die Zahlung der Zinsenkoupons und der verloosten Prioritäten übernommen hat, die Verloosungen bei den Ziehungen vom 2. Januar 1893, 1. Juli 1893 und 2. Januar 1894 in der vom Kurator als einzig rechtmässig dargestellten Art und Weise anerkannt hat, deshalb für die spätere eigenmächtige Veränderung der Verloosungen und die Ueberschreitung des Verloosungsplanes mithaftbar und verantwortlich sei, daher auch auf Nichteinhaltung des Tilgungsplanes mitzuverklagen sein werde.

— **Die neuen Personentarife der Südbahn.** Die Generaldirektion der Südbahn verlautbart nunmehr offiziell die Aufhebung der gegenwärtig in Geltung stehenden und die Einführung der neuen Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut vom 1. Januar 1898.

— **Die Investitionen der Kaschau-Oderberger Bahn.** Die Direktion der Kaschau-Oderberger Bahn hat, wie bereits gemeldet wurde (vgl. No. 90 d. Ztg.), beschlossen, die auf der österreichischen Strecke immer unerlässlicher werdenden Investitionen, namentlich ein zweites Geleise und Fahrbetriebsmittel, auszuführen. Die „Neue Freie Presse" theilt hierüber des Näheren mit, dass das Eisenbahnministerium in seinem letzten Erlasse an die Verwaltung abermals erklärt habe, den von dieser seit Jahren angestrebten direkten preussischen Anschluss als ausserhalb des Konzessionsgebietes der Kaschau-Oderberger Bahn gelegen nicht genehmigen zu können und die Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft gleichzeitig dringend eingeladen, die Investitionsfrage unabhängig von dem erwähnten Anschlusse endlich der Erledigung zuzuführen. Hierauf hat sich die Direktion der Kaschau - Oderberger Eisenbahn dafür entschieden, dem Wunsche der österreichischen Regierung Folge zu geben. Die Gesellschaft erklärt jedoch, dass sie ihren prinzipiellen Standpunkt in der Frage des direkten Anschlusses, auf welchen sie nach wie vor grossen Werth legt, wahren und sich vorbehalten müsse, auf denselben im geeigneten Zeitpunkte zurückzukommen. Maassgebend für diesen Beschluss bezw. für die zeitweilige Vertagung der Anschlussfrage war der Umstand, dass mit Rücksicht auf den stetig anwachsenden Verkehr auf der österreichischen Strecke, deren kilometrische Einnahmen schon seit Jahren die zweithöchsten unter den österreichischen Eisenbahnen sind, ein weiteres Hinausschieben der Legung des zweiten Geleises nicht mehr angeht, wenn nicht sonst der ungestörte Betrieb gefährdet werden soll. Was die Kosten der Investitionen betrifft, so beziffern sich dieselben nach der Vorlage der Gesellschaft für die Legung des zweiten Geleises von Oderberg bis zur ungarischen Landesgrenze auf 2 023 000 fl., für die hiermit in Zusammenhang stehenden Stationserweiterungen auf der österreichischen Strecke auf 900 110 fl. und für die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln der österreichischen Strecke auf 400 010 fl., zusammen auf 3 350 000 fl. Im Anschlusse hieran wäre das zweite Geleise auch von der Landesgrenze bis Sillein auszubauen, und es wären auch Stationserweiternngen auf den gleichfalls eine bedeutende Verkehrszunahme aufweisenden ungarischen Linien, sowie Neuanschaffungen von Fahrbetriebsmitteln für Ungarn durchzuführen. Ueber diese Fragen wird mit der ungarischen Regierung besonders verhandelt werden. Zur Deckung der erforderlichen Beträge hat die Direktion die Aufnahme grösserer konsolidirter Anlehen ins Auge gefasst. Ueber die Modalitäten für die Aufnahme dieser Anlehen kann sich die Direktion jedoch insolange nicht äussern, bis die bestehenden Differenzen des österreichischen Investitionskontos von annähernd 1 Million Gulden geordnet sind, da ohne vorherige Regelung dieser schwebenden Fragen durch die österreichische Regierung die Höhe des neuerlichen Geldbedarfes nicht bestimmt werden kann. In diesem Sinne wurde denn auch der Erlass des österreichischen Eisenbahnministeriums vor einigen Tagen beantwortet. Gleichzeitig wurde berichtet, dass die Absicht besteht, aus dem Komplex der geplanten Neubauten die Legung des Doppelgeleises in der Strecke zwischen Jablunkau und Csacza herauszugreifen und die Kosten hierfür durch eine schwebende Schuld zu beschaffen. Diese würde bei der Aufnahme des geplanten grösseren Anlehens getilgt werden. Die Gesammtanleihe dürfte für beide Netze eine Höhe von beiläufig 7,5 Millionen Gulden erreichen und sich in ziemlich gleichen Hälften auf das österreichische und auf das ungarische Netz vertheilen. Es gilt für wahrscheinlich, dass seinerzeit für diesen Betrag auf Gold lautende Prioritäten emittirt werden sollen. Abgesehen von der schon erwähnten Frage des Investitionskontos sind auch Verhandlungen mit beiden Regierungen wegen der Garantien zu pflegen, und beide Regierungen werden demgemäss seinerzeit den beiden Parlamenten Gesetzvorlagen zu erstatten haben.

— Der letzte Bericht der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen stellte die Betriebseröffnung der Gürtellinie der **Wiener Stadtbahn** von Heiligenstadt zur Gumpendorferstrasse mit dem Anschlusse an die Wienthallinie und des oberen Theiles dieser letzteren bis Hütteldorf, sowie der Vorortelinie Heiligenstadt-Penzing für die ersten Monate des Jahres 1898 in Aussicht. Wie nunmehr verlautet, wird diese Betriebseröffnung erst im Mai oder Juni 1898 erfolgen. Den unteren Theil der Wienthallinie hoffte man gleichfalls noch vor Ablauf des Jahres 1898 dem Betriebe übergeben zu können; nach dem dermaligen Stande der Arbeiten ist es jedoch nach der Auffassung der maassgebenden Kreise ausgeschlossen, dass diese für die Stadtbevölkerung unstreitig wichtigste Linie der Stadtbahn vor dem Frühjahre 1899 eröffnet werden könne.

— Am 23. Oktober ist die an die Lokalbahn Kuttenthal-Unter-Cetno anschliessende, 10,5 km lange normalspurige Theilstrecke **Unter-Cetno-Wratno-Lobes** der Lokalbahn Mscheno-Unter-Cetno dem Verkehr übergeben worden. Den Betrieb führt die böhmische Nordbahn.

— Der Beschluss des Landesausschusses, mit der Bauvergebung in betreff der **Lokalbahn Chrudim-Holic** vorzugehen, hat in der Bevölkerung des ganzen Gebietes, welches von dieser Lokalbahn durchzogen werden soll, lebhafte Befriedigung hervorgerufen. Die freudige Stimmung ist eine ebenso allgemeine, wie das einmüthige Gefühl des Dankes, der dem Landesausschusse dafür gezollt wird, dass er nun an die Ausführung dieser für die wirthschaftlichen Interessen unserer Gegend so eminent wichtigen Bahn schreitet.

— Die Sicherstellung der beiden neuen **Böhmerwaldbahnen** Winterberg-Wallern und Prachatitz-Wallern war an gewisse Voraussetzungen geknüpft, deren Eintritt von der Zustimmung des böhmischen Landesausschusses abhängt. Da an letzterer nicht zu zweifeln ist und dieselbe binnen kurzem erfolgen dürfte, kann der Abschluss der Konzessionsverhandlungen in betreff der beiden Lokalbahnen binnen kurzem erwartet werden.

— Da sich die Witterung für die Bauarbeiten der **elektrischen Bahn Graz-Mariatrost** sehr günstig gestaltet, so dürften dieselben in Kürze vollendet sein. Die Unternehmung hofft, die behördliche Genehmigung vorausgesetzt, die Bahn bis Ende November dem Verkehre übergeben zu können. Die Wagen sind bereits fertiggestellt.

— **Eine elektrische Bahn auf die Mendel.** In Kaltern bildet sich auf Anregung des Bürgermeisters ein aus Gemeinde-Ausschussmitgliedern bestehendes Konsortium zur Einführung der elektrischen Beleuchtung und zur Erbauung einer elektrischen Bahn zu den Mendelhotels. Hierzu soll die Wasserkraft des Pfusserbaches, der 200 PS. liefert, benutzt werden. Im Anschlusse an die Ueberetschner Bahn würde die Mendelbahn landschaftlich zu den schönsten Touristenbahnen gehören.

— **Die Pensionen der Staatseisenbahn-Beamtenwittwen.** Es schweben bereits seit einiger Zeit Verhandlungen wegen einer die Verbesserung der Lage der Wittwen und Waisen bezweckenden Reform des Pensionsstatuts der österreichischen Staatsbahnen. Die von den Staatsbahnbeamten hinterlassenen Wittwen und Waisen sollen nämlich in Bezug auf ihre Pensionsverhältnisse den Wittwen der Staatsbeamten gleichgestellt werden. Durch das neue Staatsbeamten-Pensionsgesetz wurde bekanntlich die Lage der Wittwen und Waisen nach Staatsbeamten wesentlich gebessert und es beträgt beispielsweise die niedrigste Pension einer Staatsbeamtenwittwe 400 fl., um ungefähr 160 fl. mehr, als die Pension der Wittwe nach einem Staatsbahnassistenten. Dem Vernehmen nach ist beabsichtigt, durch einen der Reichsrathsabgeordneten dem Eisenbahnminister eine Petition überreichen zu lassen, in welcher gebeten wird, die bereits mehrfach in Aussicht gestellte Erhöhung der Wittwenpensionen baldmöglichst zur Wirklichkeit werden zu lassen.

— **Zum Schutze der österreichischen Handelsmarine.** Die Abgeordneten Vukovic und Genossen haben jüngst im Abgeordnetenhause eine Interpellation an den Handels- und den Eisenbahnminister gerichtet, in welcher darauf hingewiesen wird, dass die ungarische Regierung an allen jenen Orten im Innern Ungarns, welche von den ungarischen Bahnen berührt werden, zu dem Zwecke, um den gesammten ungarischen Handelsverkehr in Fiume zu konzentriren und gleichzeitig die eigene Handelsmarine zu fördern und einer mächtigen Entfaltung entgegenzuführen, ein System von Frachtermässigungen eingeführt habe, das wohl den volkswirthschaftlichen Zielen Ungarns entspricht, nicht aber mit dem zwischen den beiden Reichshälften bestehenden Rechtsverhältnisse übereinstimmt. Die ungarischen Bahnen gestehen nämlich sowohl für Export-, als auch für Importwaaren eine Frachtermässigung von mindestens 10 fl. für den Wagen, d. i. von 10 kr. für den Metercentner Waaren zu, die über Fiume nach dem Auslande ausgeführt oder auf demselben Wege aus dem Auslande eingeführt werden, aber nur unter der Bedingung, wenn dieselben auf nationalen Schiffen aus- oder eingeführt werden. Eine Folge davon ist es, dass die Kaufleute gezwungen sind, ihre Waaren für Fiume, nach Ungarn und Kroatien ausschliesslich auf Dampfern der anderen Reichshälfte zu befördern. Es sei eine Pflicht der österreichischen Regierung, sich mit dem möglichsten Nachdrucke dafür einzusetzen, dass die angeführte Ungleichheit beseitigt und der österreichischen Handelsmarine die vertragsmässige Behandlung durch gleiche Tariferleichterungen für auf österreichischen Schiffen verladene Waaren zugestanden werde. Sollte dies aber aus welchen Gründen immer unmöglich sein, würde nur eines erübrigen, nämlich die schädlichen Wirkungen jener den Verträgen konträrer Maassregeln durch eine entsprechende Aktion zu Gunsten der österreichischen Rheder zu paralysiren.

— Laut Mittheilung der Direktion der königlich **ungarischen Staatseisenbahnen** werden vom 1. Januar 1898 angefangen für sämmtliche eigenen Linien der königlich ungarischen Staatseisenbahnen (ausschliesslich sämmtlicher in deren Betriebe stehenden Vizinalbahnen) bis Ende des Jahres 1898 gültige **Abonnementskarten** zu den nachstehenden Preisen ausgegeben: I. Klasse 500 fl., II. Klasse 350 fl., III. Klasse 200 fl.

Diese Preise sind auch in dem Falle voll zu bezahlen, wenn die Karte im Laufe des Jahres gelöst wird. Ausserdem ist für jede Karte eine Ausfertigungsgebühr von 1 fl. zu entrichten. Auf Theilstrecken gültige Abonnementskarten werden nicht ausgegeben. Diese Abonnementskarten sind für sämmtliche, fahrplanmässig Personen befördernde Züge gültig, bei den Expresszügen jedoch nur gegen Aufzahlung der für ihre Benutzung festgesetzten tarifmässigen Zuschlagsgebühren.

— Der vom ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend den Bau und Betrieb der projektirten **Lokalbahn Szatmár-, eventuell Batiz-Vasvár-Fehérgyarmat** setzt die effektiven Baukosten dieser als normalspurige Lokalbahn zu erbauenden und zu betreibenden, 38 km langen Eisenbahnlinie mit 1 365 000 fl. fest, von welcher Summe ein Betrag von 95 000 fl. auf Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Der ursprünglichen Konzessionsurkunde zufolge sollte die projektirte Linie von der Station Szatmár der Hauptlinie Budapest-Püspök-Ladány-Debreczen-Királybáza der ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahn Szatmár-Nagybánya ausgehen. Bei der politisch-administrativen Begehung der Linie wurde jedoch in Erwägung gezogen, den Ausgangspunkt der Linie nach der diesfalls entsprechend zu erweiternden und einzurichtenden Station Batiz-Vasvár der Lokalbahn Szatmár-Nagybánya zu verlegen, aus welchem Anlasse die ursprüngliche Konzessionsurkunde im Falle der legislativen Genehmigung in diesem Sinne abzuändern sein wird.

— **Drahtseilbahn auf den Blocksberg in Budapest.** Die Projektanten einer vom Donauufer des II. Stadtbezirkes (Taban) in Budapest auf die Höhe des Blocksberges zur dortigen Villenanlage zu erbauenden Bergbahn mit Drahtseilbetrieb hatten von Anbeginn die Ausnutzung der Wasserkraft der Donau als Motor in Aussicht genommen, gegen welch' letzteres Projekt sich jedoch die hauptstädtische Kommunalverwaltung im Prinzipe ablehnend aussprach. Der diesbezüglich an den Handelsminister geleitete Rekurs hatte zur Folge, dass dieser die Anwendung des hydraulischen Betriebes gegen Gewährleistung der entsprechenden Betriebssicherheit gestattete.

— **Verkehr von Zucker über Triest-Fiume.** Der Verkehr in Zucker aller Art nach beiden Häfen war auch im Oktober d. J. ausserordentlich lebhaft und kamen aus österreichischen und ungarischen Stationen mittelst Bahn nach Triest 111 900 Mtctr., nach Fiume 36 200 Mtctr., zusammen 148 100 Mtctr. Diese Zufuhren betrugen vom 1. Januar bis einschliesslich Oktober d. J. nach Triest 880 740 Mtctr., nach Fiume 414 300 Mtctr., zusammen 1 295 040 Mtctr.

Belgien und Niederlande.

— Die „Ind. belge“ hört aus dem Haag, dass infolge neuerlicher Meinungsverschiedenheiten zwischen den holländischen Eisenbahngesellschaften das Eisenbahnnetz des **Grand Central Belge** und der **Lüttich-Limburger Eisenbahn** erst am 1. Juli 1898 in den Besitz der belgischen Staatsbahnverwaltung übergehen wird, während man sich in Brüssel auf die Uebernahme am 1. Januar eingerichtet hat. Eine Gewähr für die Richtigkeit dieser Mittheilung vermögen wir nicht zu übernehmen.

— Die holländische Regierung konzessionirte die **elektrische Eisenbahn Amsterdam-Haarlem.** Die Installation soll durch die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin geschehen. Die vorbereitenden Arbeiten haben bereits begonnen. Es soll das Trolly-System angewendet werden. Die Eröffnung des Betriebes wird erst in einigen Jahren erfolgen können. Die Konzession wurde an die Bedingung geknüpft, dass auch Seitenlinien durch das Haarlemer Meer angelegt werden.

Vereins-Ausland.

— Zuverlässigen Mittheilungen zufolge sind im diesjährigen **dänischen Finanzgesetzvorschlage** zur Anschaffung von neuem Eisenbahnwagen- und Lokomotivmaterial für die dänischen Staatsbahnen 4 262 000 Kr. in Ansatz gebracht. Zu diesem Betrage, wobei es sich unter anderem um die Beschaffung von 40 neuen Schnellzug-, Güterzug- und Tenderlokomotiven handelt, kommen ferner hinzu: 3 000 000 Kr. für neue Bahnanlagen, 1 336 000 Kr. für Erweiterung bestehender Eisenbahnanlagen, 1 000 000 Kr. für Legung eines Doppelgeleises von Roskilde nach Korsör, 300 000 Kr. für Legung eines Geleises vom Kopenhagener Zollhause nach dem St. Annäplads u. a. m.

— Nach einer Meldung aus Belgrad wird das Gerücht, dass die serbische Regierung die **Staatsbahnen** einer Gesellschaft zu **verpachten** gedenke, von zuständiger Seite **dementirt**.

— Aus Bern wird gemeldet, dass die Konferenz zwischen dem Chef des Eisenbahndepartements und den Vertretern der schweizerischen Centralbahn und der Gotthardbahn, betreffend die **Berechnung des Reinertrages** und der Abzüge für Minderwerthe im Falle des Rückkaufs, keine Verständigung erzielte, da die Bahnen die Berechnungsgrundsätze des Bundesraths bestreiten und die Anwendung des Rechnungsgesetzes auf den Rückkauf nicht anerkennen wollen. Im Anschluss hieran wird gemeldet, dass in den letzten Tagen auch mit Vertretern der Nordostbahn wegen Zusammenlegung der Konzessionen Verhandlungen stattgefunden haben, die ebenfalls resultatlos geblieben sind.

— Der Prospekt über die **Jungfraubahngesellschaft** soll in der allernächsten Zeit auf dem Kontinent und in England zur Veröffentlichung gelangen. Die Gesellschaft hat die Konzession zum Bau und Betrieb einer Zahnradbahn mit elektrischem Betrieb von der kleinen Scheidegg über Eiger und Mönch und durch das Jungfraujoch auf den Gipfel der Jungfrau auf Grund der Ad. Guyer-Zeller ertheilten Konzession übernommen. Das Aktienkapital ist auf vorläufig 4 000 000 Frcs. in 8 000 auf den Inhaber lautende Aktien à 500 Frcs. festgesetzt. Das Gesammtkapital ist auf 8 000 000 Frcs. veranschlagt. Das ausser der obigen Aktienemission erforderliche Kapital soll durch Ausgabe von Obligationen oder Erhöhung des Aktienkapitals oder auf beiderlei Weise beschafft werden. Mit der Ausgabe von Obligationen wird erst späterhin vorgegangen werden; deren Betrag war mit 6 000 000 Frcs. in Aussicht genommen worden. Da aber die bisher bewerkstelligten Arbeiten auf der Strecke bis zum Jungfraujoch hinter dem Voranschlage zurückgeblieben sind, so dürfte es möglich werden, den Betrag der Obligationen auf 4 000 000 Francs zu reduziren. Ein in Bildung begriffenes Syndikat, an dem sich Herr Guyer-Zeller mit 2 000 000 Frcs. betheiligte, übernimmt die Garantie für die öffentlich etwa nicht gezeichneten Aktien. Die 10 km lange Theilstrecke bis zum Eigergletscher soll bereits in der zweiten Hälfte 1898 dem Betrieb übergeben werden. („Voss. Ztg.“)

— Die Arbeiten für die **elektrische Bahn auf den Gornergrat** (s. Nr. 79 d. Ztg.) sind, wie aus Zürich gemeldet wird, so weit vorgeschritten, dass die Probefahrten bereits gegen Ende des laufenden Monats stattfinden können.

— Unter den Eisenbahnprojekten, die der Kanton Bern im letzten Frühjahr mit Staatsmitteln zu unterstützen beschlossen hat, befindet sich die sogen. **Lötschbergbahn**, eine normalspurige Linie von Spiez am Thunersee über Frutigen durch den Lötschberg nach Brieg im Wallis. Für die im Gebiet des Kantons Bern liegende Strecke sind schon grundsätzlich 60 % der Kosten mit einer weiteren Million als Beitrag für den Tunnelbau bewilligt. Dass dieses Unternehmen, das mit Eröffnung der Simplonbahn auch dem internationalen Verkehr dienen würde, Aussicht auf Verwirklichung hat, erhellt nun auch aus den Gründen, die den Bundesrath bewogen haben, einem Gesuch um die Bewilligung zur Anlage einer elektrischen Bahn von Spiez über Frutigen und Kandersteg nach dem Wallis (Gemmiroute) die Empfehlung an die Bundesversammlung zu verweigern. Einer solchen rationellen Alpenbahn mit Jahresbetrieb und wohlbegründeten Aussichten für den internationalen Verkehr, wie sie das vom Kanton Bern mit einer hohen Summe unterstützte Lötschbergprojekt darstelle, dürfe kein minderwerthiges, nur dem sommerlichen Touristenverkehr dienendes Projekt entgegengestellt werden. Man wird kaum fehlgehen mit der Annahme, dass nach Erledigung der gegenwärtig alles andere in den Hintergrund stellenden Verstaatlichungsfrage ernstlich an die Ausführung der neuen Alpenbahn, einer unmittelbaren Verbindung zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis (Zermatt und Simplon), wird gedacht werden. („Köln. Ztg.“)

— Angesichts des andauernden **Wagenmangels in Italien** beschloss der italienische Eisenbahnminister, ausser den kürzlich beorderten 500 Güterwagen noch mehrere hundert sofort in Auftrag zu geben. Die öffentliche Ausschreibung zur internationalen Verdingung derselben soll unmittelbar bevorstehen.

— **Elektrische Lokomotive, System Heilmann.** Der günstige Erfolg der Probefahrten mit der elektrischen Heilmannlokomotive neuester Konstruktion hat die Direktion der französischen Westbahn zur Anschaffung einer Anzahl derartiger Maschinen veranlasst. Die auf 16 Rädern laufende Maschine hat eine Länge von 18 m, ein Dienstgewicht von 202 t und vermag mit einer mittleren Geschwindigkeit von 100 km in der Stunde einen Zug im Gewicht von 600 t zu befördern. Der durchschnittliche Raddruck beträgt 7,5 t. Die von genannter Bahngesellschaft bestellten Lokomotiven sollen zur Zeit der Pariser Weltausstellung im Jahre 1900 auf der Linie Paris-Havre in Dienst gestellt werden.

— Noch ist der Massenstrike in der englischen Maschinenindustrie nicht beendet, und schon droht — wie bereits in No. 86 dieses Blattes kurz gemeldet wurde — der britischen Volkswirthschaft eine **Bewegung der Eisenbahnarbeiter**. Bereits zu Beginn des letzten Winters gestalteten sich die Beziehungen der grösseren Eisenbahngesellschaften zu ihren Bediensteten, soweit sie Mitglieder der Organisation waren, recht schwierig, doch glückte es, den drohenden Ausstand abzuwenden. Wenn auch die Eisenbahnarbeiter versichern, sie dächten vorderhand nicht an den Generalstrike, so fand doch unter dem Vorsitze der „Amalgamated Society of Railway Servants“ Mitte Oktober eine Konferenz der englischen Eisenbahnarbeiter statt, in der folgendes „nationale Programm“ entworfen wurde:

1. Einführung des Achtstundentages für Lokomotivführer, Weichensteller, Signalleute, Heizer und Schmierer.
2. Zehnstündige Arbeitszeit als Maximum für die übrigen Bediensteten.
3. 25 prozentiger Lohnzuschlag für Ueberzeitarbeit.
4. Spezielle Lohnsätze für Sonntagsarbeit bei Lokomotivführern, Heizern und der bei dem Frachtverkehr Bediensteten.
5. Festsetzung von Minimalwochenlöhnen für alle Kategorien von Eisenbahnarbeitern.
6. Abschaffung des „Reisesystems“ (trip system), wo es existirt (das „trip system“, das namentlich bei der London and Nord Western üblich ist, ist eine Art Stücklohn im Bahndienst; die Arbeiter auf Lastzügen werden „pro Reise“ gezahlt je nach der Entfernung — geht die Reise rasch, ist es der Vortheil der Arbeiter, ist häufig oder langer Aufenthalt nöthig, so dass die Reise lange dauert, ist es der Schaden der Arbeiter, ohne dass sie an der Verzögerung Schuld trügen).
7. Revision der Löhne der Arbeiter aller Kategorien.

Ausser diesem Programm von Forderungen beschloss sodann die Konferenz noch zwei Resolutionen, die von Bedeutung sind. Die eine verurtheilt die Haltung der Eisenbahngesellschaften, die den Ansprüchen der Arbeiter auf die zugestandene jährliche Lohnsteigerung bis zum gegenwärtig geltenden Lohnmaximum ausgewichen seien, und empfiehlt den Arbeitern sofortige Aktion für ihre gewährleisteten Rechte. Weiter beschloss die Konferenz, Schritte zur Organisation der Bahnbüreaubediensteten in Grossbritannien einzuleiten. Die erste Resolution hat um so grössere Bedeutung, nicht bloss weil sie auf eine ältere Streitfrage zurückgreift, in der sich die Bahngesellschaften offenbar ins Unrecht gesetzt haben, sondern vielmehr, weil die Organisation der Eisenbahnarbeiter erst kürzlich beschlossen hat, jeden Streitfall einer einzelnen Sektion als gemeinsame Sache zu behandeln, d. h. statt wie bisher sektionsweise stets nur mehr solidarisch vorzugehen. Seit 1. Januar 1896 sind der „Amalgamated Society“ 37 191 Arbeiter beigetreten, und sie zählt damit nahezu 80 000 Mitglieder. Ihre Zahl dürfte bald eine weitere wesentliche Steigerung durch die „Clerks“ erfahren. Die neuen Mitglieder rekrutiren sich zumeist aus den niedrigeren und jüngeren Arbeiterschichten, Elementen, die leicht geneigt sind, in einen Lohnkampf zu treten. Auch der Umstand, dass in der Leitung des Arbeiterverbandes ein Wechsel eintrat, indem der bisherige Generalsekretär, Mr. E. Harford, der die Angelegenheiten der Arbeiter mit viel Geschick und Takt zu führen wusste, sein Amt bei der kürzlich in Plymouth stattgehabten Jahresversammlung der „Amalgamated Society“ niederlegte, mag nicht ohne Einfluss auf die Entwickelung der Bewegung sein. Der neue Sekretär, Richard Bell, hat jetzt die Forderungen der Eisenbahnbediensteten den Bahngesellschaften übermittelt und eine Entscheidung hierüber bis zum 16. November erbeten. Gleichzeitig schlug zwar Bell vor, falls die Unternehmer sich nicht zur Annahme der Forderungen verstehen wollten, die Angelegenheit im Wege eines Schiedsgerichts auszutragen. Es erscheint jedoch fraglich, ob die Eisenbahngesellschaften auf diesen Vermittelungsantrag eingehen werden.

(„Handelsmuseum.“)

— Infolge Mangels an Viehfutter in vielen Gouvernements **Russlands, namentlich in den Schwarzerde-Gouvernements, hat**

die russische Regierung eine **Ermässigung der Eisenbahntarife für Heu, Stroh und Futtergräser** gestattet.

— Die **Versteigerung der Union Pacific-Eisenbahn** ist vollständig programmgemäss vor sich gegangen. Der Reorganisationsausschuss, der die Aktionäre der Bahn vertritt und über die anstossenden Linien verfügt, ist, wie zu erwarten war, der einzige Bieter geblieben. Niemand anders hätte auch wohl die erforderliche riesige Summe an die Bahn wenden wollen, die in Council Bluffs im Staate Jowa anfängt und in Ogden im Staate Utah endet, die also so zu sagen von nirgends nach nirgends läuft und die nur dadurch werthvoll gemacht werden kann, dass sie in Verbindung mit den östlichen und westlichen Verlängerungen als Theil einer grossen durchgehenden Linie zwischen dem Mississippi und dem Stillen Ozean betrieben wird. Glücklicherweise hat das eine Angebot genügt, um die ganze Forderung der Regierung zu decken, und mehr, als sie zu fordern hatte, hätte die Regierung nicht herausschlagen können, selbst wenn 20 Bieter sich eingefunden und das Angebot verdoppelt hätten. Als Hypothekengläubigerin konnte sie nichts anderes beanspruchen, als den Betrag ihrer Hypothek und die Zinsen darauf. In Washington ist man über die glatte Abwickelung des Geschäftes sehr erfreut.

— Die „Chronique d. trav. publ." meldet, dass das belgische Syndikat die 1 200 km lange Eisenbahnlinie **Hankau-Peking** nunmehr endgültig bauen wird. Ein französisch-belgisches Syndikat beschafft die Mittel und wird noch vor Jahresschluss zum endgültigen Abschluss kommen.

— Der Bau der **Eisenbahn von Dschibuti** an der Somaliküste **nach Harrar** durch eine französische Gesellschaft wird lebhaft gefördert. In Dschibuti sind, wie unter dem 10. d. Mts. telegraphisch gemeldet wurde, mehrere tausend Arbeiter aus Aden, Zeila, Massauah, Aegypten und Indien ausgeschifft worden; mit ihnen sind sofort 10 km Bahnbau in Angriff genommen worden. Unter dem Zuzuge dahin nimmt der Ort Dschibuti in ungewöhnlicher Weise zu, er hat in kurzer Zeit seine Einwohnerzahl verdoppelt; es herrscht daselbst eine grosse Bauthätigkeit. Da sich dort dem Bahnbau nach dem Innern keine allzugrosse Schwierigkeiten entgegenstellen, so kann die Vollendung der ersten Eisenbahn in das abessinische Reich in verhältnissmässig kurzer Zeit erwartet werden.

— Die **französische Sudan-Eisenbahn**, welche bisher zwischen Medine und Bafulabe auf eine Entfernung von 112 km zu militärischen Zwecken verkehrte, soll nun binnen kurzem bis Kona fortgesetzt werden, was eine Gesammtstrecke von 400 km ergibt. Der strategische Werth einer solchen Linie würde unschätzbar sein, da sie das gesammte englische Nigergebiet beherrschen würde. Die Rivalität der beiden führenden Nationen in Afrika tritt hier wieder aufs Deutlichste zu Tage; ob es nun Aegypten, der Sudan oder das Nigergebiet ist, überall treten sie sich hindernd in den Weg und suchen sich den Rang abzulaufen.

Allgemeines.

— Eine Erfindung, die — wenn sie sich bewähren sollte — voraussichtlich auch für Eisenbahnzwecke Verwendung finden wird, ist in Frankreich gemacht worden. Es handelt sich um **tragbares Licht** — einen besonders konstruirten Lichtapparat, der bereits bei den letzten französischen Manövern Verwendung gefunden und sich dort vortrefflich bewährt haben soll. Die Erfindung, deren Einzelheiten von der französischen Armeeverwaltung noch geheim gehalten werden, besteht in einer Lampe mit einem praktisch konstruirten Reflektor. Der Apparat beleuchtet ganze Strecken in einer Entfernung von 250 Fuss und die Beleuchtung ist so stark, dass auch die kleineren Gegenstände wohl unterschieden werden können. Das Licht soll sehr ruhig und der Apparat so einfach zu handhaben sein, dass ihn jeder Soldat, der das nöthige Geräth im Tornister mit sich führt, ohne weiteres in Thätigkeit setzen kann.

Für Eisenbahnzwecke würde die Erfindung — namentlich beim Vorkommen aussergewöhnlicher Ereignisse auf freier Strecke, bei Betriebsunfällen und dergl. — von höchstem Werthe sein.

— Japanische Ingenieure projektiren den Bau einer **Brücke über die Meerenge von Shimonoseki**, welche, wie uns das Internationale Patentbüreau Carl Fr. Reichelt, Berlin, mittheilt, die Hauptlinie der Kiusiubahn und der San-yo-Eisenbahn von Shimonoseki nach Hiogo verbinden soll, durch welche es möglich gemacht wird, ohne Unterbrechung die Reise vom Süden von Kiusiu bis zur äussersten Nordspitze der Hauptinsel zu machen. Die Strasse von Shimonoseki ist an ihrer engsten Stelle über eine englische Meile (1,6 km) breit, und die Strömung erreicht oft eine Geschwindigkeit von 8 englischen Meilen (etwa 13 km) in der Stunde. Die Brücke muss so hoch über dem Meeresspiegel sein, dass die grössten Seeschiffe ungehindert unter ihr durchfahren können. Da die Gegend ausserdem von Teifunen der heftigsten Art heimgesucht wird, würde Japan, wenn es dies Projekt erfolgreich zur Ausführung brächte, einen Triumph in der Brückenbaugeschichte zu verzeichnen haben, der einzig in seiner Art wäre.

— Die **zweitgrösste elektrische Anlage der Welt** — die grösste ist bekanntlich die Anlage am Niagarafall — ist kürzlich in Kanada eröffnet worden. Dieselbe befindet sich in der Nähe von Montreal und gewinnt ihre Kraft aus den Schnellen oder Rapids des Lorenzostromes. Sie besteht aus 72 Turbinen, welche zur Bewegung von 12 Dynamomaschinen dienen, deren jede 1 000 PS erfordert. Die Regulirung erfolgt selbstthätig durch Veränderung der Querschnitte der Einlauföffnungen der Turbinen. Die Dynamos, welche dreiphasigen Wechselstrom erzeugen, sind insofern charakteristisch, als bei denselben das magnetische Feld rotirt, während der Anker still steht; bei den üblichen Dynamomaschinen ist bekanntlich das Umgekehrte der Fall. Diese Anlage, welche Montreal mit Licht und Kraft versorgen soll, dürfte der Stadt grossen Vortheil bringen. Es wird gerechnet, dass durch dieselbe das Licht um 20—30 % billiger wird, während sich die Kosten der Kraft sogar auf die Hälfte ermässigen werden.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin

In der Sitzung am 9. November führte Herr Oberbau- und Ministerialdirektor Schroeder den Vorsitz. Herr Kommerzienrath Haarmann hielt einen mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrag über Betriebssicherheit und Oekonomie im Eisenbahnwesen. Der Vortragende ging davon aus, dass die in der Presse gegen die Staatseisenbahnverwaltung erhobenen Vorwürfe, welche nicht zum geringen Theil falsche Anschuldigungen und Uebertreibungen enthalten, andererseits im Grunde genommen doch nur den Zweck verfolgen, der Sache zu dienen und allen betheiligten Organen eine aufmerksamste Beobachtung aller in Betracht kommenden Faktoren nahe zu legen. Es ist gewiss der allgemeine Ansturm, die oft unglaublich selbstbewusst, aber ebenso oberflächlich geübte öffentliche Kritik von den verantwortlichen Personen und den Behörden als eine unberechtigte und haltlose Anzapfung empfunden, insbesondere dann, wenn ohne jede Prüfung der Verhältnisse Personen in Schutz genommen werden, denen dienstliche Ueberbürdung ohne weiteres als ein Axiom gilt. Aber gegen solche Uebertreibungen kann man sich nicht schützen, die Thatsachen deuten darauf hin, dass irgend etwas nicht so funktionirt, wie es sollte und da selbst die beste Verwaltung gegen Einwirkungen ausserhalb ihres Bereiches oft machtlos ist, so wird sie zu prüfen haben, ob die bedauerlichen Vorkommnisse in irgend welchen Einrichtungen oder Anordnungen oder in Anforderungen an Betrieb und Verkehr zu suchen sind, welche die bisher maassgebend gewesenen Voraussetzungen modifiziren. Betriebsunfälle wird es geben, so lange es Betrieb gibt und das Eisenbahnwesen liegt noch nicht auf dem gefährlichsten Boden der Grossbetriebe. Bergbau und Schifffahrt sind weit gefährlicher. An der Hand einer übersichtlichen Statistik weist der Vortragende nach, dass in 15 Jahren auf den deutschen Bahnen die Sicherheitsverhältnisse immer bessere geworden sind. Die Zahl der Zusammenstösse ist prozentual wesentlich zurückgegangen, ein Beweis, dass ungeachtet der erheblichen Verkehrszunahme die Bahnhofsanlagen, die Weichenstellwerke, die Signaleinrichtungen usw. ihre Aufgabe erfüllt haben. Ist die Besserung in den Verhältnissen hinsichtlich der Entgleisungen noch nicht ganz so gross, so lehrt doch die Statistik, dass die Sicherheit des Bahnbetriebes in Deutschland weit grösser ist als in England, und dabei ist die Verkehrsdichtigkeit der preussischen Staatsbahnen fast auf das Niveau der englischen Bahnen gestiegen. Der Vortragende spricht sich noch in ausführlicher Weise über die Beziehungen zwischen Anforderungen der Betriebssicherheit und der Oekonomie aus und gibt für dieses wichtige Thema beachtenswerthe Anhaltspunkte.

Als Mitglieder werden in den Verein aufgenommen: Hauptmann Kirst, Major Koehler, Hauptmann Toepffer als einheimische und Eisenbahndirektor Jacobi in Soldin als auswärtiges Mitglied.

Bücherschau.

Der Eisenbahn-Betriebsdienst. Taschenbuch und Kalender für den österreichischen Eisenbahn-Betriebsbeamten für das Jahr 1898. Bearbeitet von Wilhelm Hoffmann, Revident der k. k. österreichischen Staatsbahnen usw. Enthält 45 Abbil-

dungen, 1 Schema über die Morsé-Apparatzeichen, 2 graphische Blätter und 2 Tariftabellen zum Selbstausfüllen. III. Jahrgang. Wien. J. L. Pollak. Preis 1,50 fl. ö. W.

Das vorliegende Taschenbuch zeigt in der Anordnung, Auswahl und Bearbeitung des gesammten Stoffes die kundige Hand und das tiefe Verständniss des Herausgebers für die Bedürfnisse des Betriebsbeamten, gleichgültig ob dieser einer technischen Abtheilung oder dem Verkehrsdienste angehört. Es bietet in Bezug auf Eisenbahngeschichte, auf Organisation und Personalien der Eisenbahnen, auf Eisenbahntechnologie, Gesetze und Vorschriften, in Bezug auf Signalwesen, Verkehrsdienst, Betriebsfragen usw. alle Daten, deren der Betriebsbeamte in seinem Dienste öfters benöthigt und die er sich sonst nur durch mühsames Aufsuchen in Cirkularen, Instruktionen, Zeitschriften verschaffen kann. Der Beamte trägt hier thatsächlich das gesammte für seine Dienstesausübung nothwendige Wissen schwarz auf weiss in der Tasche bei sich. Wir möchten ganz besonders auf die vortrefflich ausgearbeitete Eisenbahntechnologie aufmerksam machen, welche bereits auf den am 1. Januar 1897 veröffentlichten technischen Vereinbarungen fusst; wir heben weiter den „Auszug aus dem Vereins-Wagenübereinkommen vom 1. April 1897", die sehr ausführlich gehaltene Zusammenstellung der Verordnungen über „die Ausübung des Verkehrsdienstes auf Normal- und Lokalbahnen", das Verzeichniss der Eisenbahn-Konzessionsertheilungen aus den Jahren 1896/97 und schliesslich noch die Rundschau über die wichtigsten Vorkommnisse im europäischen Eisenbahnwesen in der Zeitperiode von Mitte 1896 bis Mitte 1897 hervor. Die Ausstattung des Kalenders ist ebenso praktisch als geschmackvoll; wir können ihn daher den österreichischen Eisenbahnbeamten nur bestens empfehlen. B.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Reststrecke Lebach-Nonnweiler der Neubaustrecke Wemmetsweiler-Nonnweiler-Hermeskeil des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken für den Personen- und Gepäckverkehr. Am 10. Dezember d. J. wird die vorgenannte Reststrecke für den Personen- und Gepäckverkehr dem Betrieb übergeben werden.

Die Eröffnung für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr erfolgt zu einem späteren Zeitpunkte, welcher demnächst bekannt gegeben wird.

An der neuen Strecke liegen in der Richtung von Lebach nach Nonnweiler die Haltestellen Primsweiler, Bettingen (Rheinpr.), Limbach (Rheinpr.) und Büschfeld, die Station Wadern, die Haltestellen Krettnich, Mettnich und Mariahütte.

Die Beförderung von Personen in II., III. und IV. Wagenklasse und von Gepäck findet unter den Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands statt. (2595)

St. Johann-Saarbrücken, 24. Novbr. 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Dezember d. Js. wird die an der Bahnstrecke Neustettin-Konitz zwischen Hammerstein und Bärenwalde belegene neu eingerichtete Haltestelle D o m s l a f f zunächst für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wird die Haltestelle Domslaff in den Gruppentarif I (Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.), die Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe, sowie in den Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.

Bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen werden der Frachtberechnung die Entfernungen von Hammerstein oder Bärenwalde mit einem Zuschlage von 7 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben. (2596)

Danzig, den 18. November 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Auf 1. Dezember l. J., dem Tag des Uebergangs der Ettlinger Seitenbahn in den Besitz der Firma Lenz & Cie. in Stettin — Betriebsabtheilung in Karlsruhe —, wird die in Ettlingen Stadt eingerichtete Gepäck- und Expressgut-Abfertigungsstelle aufgehoben.

Karlsruhe, den 18. November 1897. (2597)
Generaldirektion.

Gr. bad. Staatsbahnen. Die im Nachtrag I zum b e l g i s c h - s ü d w e s t - d e u t s c h e n T a r i f H e f t 2b (Verkehr mit Basel) vom 1. Januar 1895 auf Seite 21 und 22 enthaltenen Frachtsätze der Station D i e s t gelten auch im Verkehr mit Basel bad. Bhf. transit Westschweiz über Aachen-Mannheim oder Aachen-Maxau.

Karlsruhe, den 17. November 1897. (2598)
Generaldirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Am 1. Dezember 1897 tritt im ostdeutsch-österreichischen Verband, Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897 für Eilgut zwischen Gunskirchen k. k. St. B. und Berlin Anhalt-Dresdener, Görlitzer und schlesischer Bahnhof ein direkter Frachtsatz in Höhe von 1058 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 16. November 1897. (2599)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ungarisch - deutscher Viehverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. November 1897 treten unter Aufrechterhaltung der im Tarife vom 1. April 1895 enthaltenen einschlägigen Bestimmungen für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut ab I n d i a (Station der königlich ungarischen Staatsbahnen) nach mehreren Stationen der königlich preussischen und königlich sächsischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft in der Weise, dass die im Verkehre von Ujvidék für 100 kg bestehenden direkten Frachtsätze mit einer Erhöhung von 20 ₰ für 100 kg, Anwendung finden. Nach den folgenden deutschen Stationen, für welche von Ujvidék direkte Sätze nicht bestehen, beträgt der Frachtsatz, ab India, und zwar: nach Leschnitz 885, nach Niederau 1089 und nach Weinböhla 1075 ₰ für 100 kg.

Berlin, den 15. November 1897. (2600)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. Mit Gültigkeit vom 15. November l. J. erfolgt die Frachtberechnung für Wegebaumaterialien-Sendungen im Verkehr der Lokalbahnstationen Baunach, Bischofsheim v. d. Rh., Ebern, Fischbach b. E., Maroldsweisach, Pfaffendorf, Pfarrweisach, Reckendorf, Rentweinsdorf und Unterweissenbrunn einerseits und den Stationen des kgl. Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt andererseits nach den Bestimmungen und Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 5 (Wegebaumaterialien) des thüringisch - hessisch - bayerischen Gütertarifs vom 1. Januar 1896 unter Zugrundelegung der Gesammtentfernung von der betr. Lokalbahnstation bis zur thüringischen Verbandsstation, wobei ein Frachtzuschlag n i c h t zur Erhebung kommt.

München, im November 1897. (2601)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. Für Harzsendungen des Spezialtarifs I gelangen mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1897 Ausnahmefrachtsätze von Mannheim Bad. B. und Ludwigshafen a/Rh. nach Heidenheim in der Höhe von 0,97 ℳ — bezw. 1,02 ℳ — für 100 kg zur Einführung.

Stuttgart, den 16. November 1897. (2602)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Zum Expressguttarif badische Staatsbahn-badische Lokal- und Nebenbahnen vom 20. Februar 1897 gelangt mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. Nachtrag I zur Ausgabe. Derselbe enthält neben einigen Berichtigungen des Haupttarifs, die Mittheilung über die Aufhebung der Expressgut - Abfertigungsstelle Ettlingen Stadt und die Entfernungen für die Stationen der Albthalbahn und kann zum Preis von 15 ₰ durch die Stationen bezogen werden.

Die im Nachtrag enthaltene Zusatzbestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Karlsruhe, den 18. November 1897. (2603)
Generaldirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Künstdünger-Fabrikation. Die gemäss unserer Bekanntmachung vom 12. Oktober d. J. erfolgte Einbeziehung der Artikel Filzabschnitzel (zur Verwendung für Filzwaaren nicht geeignete Filzabfälle) und Lederabschnitzel (zur Verwendung für Lederwaaren nicht geeignete Lederabfälle) in die Abtheilung A des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs für Dünge-

mittel und Rohmaterialien der Kunstdünger-Fabrikation vom 1. Mai 1897 hat vom 25. November d. J. ab Geltung für den Verkehr mit sämmtlichen Eisenbahnen, welche den Ausnahmetarif angenommen haben.

Berlin, den 18. November 1897. (2604)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Für die Beförderung von Holz- und Holzzellstoff von Frankfurt a. M., Gustavsburg, Mainz, Ludwigshafen a. Rh., Mannheim und Waldhof, sowie für Kartoffelstärkefabrikate von Frankfurt a. M, Ludwigshafen a. Rh., Mannheim, Gernsheim und Osthofen nach Basel Reichsbahn zur Ausfuhr nach der Schweiz und weiter treten mit dem 15. November d. Js. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft geben. (2605)

Strassburg, den 15. November 1897.
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. wird die Station Bergen a. R. als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 15. November 1897. (2606)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn-Verkehr. Mit sofortiger Gültigkeit gelangen zwischen Geestemünde (Freihafenbahnhof, Zollinlandsbahnhof und Fischereihafen) einerseits und den Stationen der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen, sowie des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II, des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) und des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien zur Einführung. Bezüglich des Rohstofftarifs wird der direkte Verkehr der genannten Nebenbahn nur auf die unter Ziffer 1 bis 4 und 7 aufgeführten Artikel ausgedehnt. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Stettin, den 20. November 1897. (2607)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Güterverkehr. (Gruppe I/II.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1897 wird der Nachtrag IV zum ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) eingeführt. Derselbe enthält:

a) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks:
 Bromberg: Strebelow;
 Danzig: Goddentow-Lanz;
 Breslau: Brockau, Eisersdorf, Kunzendorf a. d. Biele, Landeck, Rosen, Rüstern, Seitenberg a. d. Biele, Ullersdorf, Warkotsch;
 Kattowitz: Cosel (Oderhafen);
 Posen: Korsenz;
b) Berichtigungen und bereits früher veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Die erhöhte Entfernung Widau-Pleschen tritt erst am 15. Januar 1898 in Kraft.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 19. Novbr. 1897. (2608)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtnachlässe für Getreide etc. von Barcs. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1898 werden für Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten ab Barcs nachstehende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege gewährt, u. zw.:

nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	Nachlass vom am 1. Januar 1898 gültigen Frachtsatze
den im nebenbezeichneten direkten Tarife enthaltenen Stationen der k. bayer. Staatsbahnen (mit Ausnahme jener südlich von Rosenheim und mit Ausnahme jener bayer. Stationen, welche laut Stationsverzeichniss auf den Seiten 26 bis einschl. 31 des direkten Tarifes in die Gruppen 1, 2, 7, 8 u. 19 der Einlagerungstabelle eingereiht sind), u. zw. gilt der Nachlass sub a) nach Stationen der Strecken: Freilassing-Holzkirchen, Rott-Rosenheim, Kirchseeon-Rosenheim, Sauerlach-Tölz u. Holzkirchen-Schliersee, ferner nach den Stationen der Seitenlinien obgenannter Strecken, sub b) nach den übrigen Stationen	österr.-ungar.-bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 2	a) 0,20 M. für 100 kg b) 0,50 M. für 100 kg
Stationen des direkten Tarifes für den süddeutsch-österr.-ungar. Getreideverkehr	süddeutsch-österr.-ungar. Verbandstarif, Theil III, Tarifheft 2	0,40 M. für 100 kg
der Schweiz und den schweizer.-südbadischen Grenzstationen Basel, Schaffhausen, Singen u. Konstanz	österr.-ungar.-schweizerischer Verbandstarif, Theil III, 2. Heft	50 Cts. für 100 kg
Stationen der französischen Ostbahn	österr.-ungar.-französischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2	5 Frcs. pro Tonne à 1 000 kg
Lindau	Ausnahmetarif für Getreide etc. im österr.-ungar.-Vorarlberger u. Lindauer Verkehr, Heft 2.	50 Heller für 100 kg

Bedingungen: Einhaltung der in den oben angeführten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen per Schiff nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund der einschlägigen Verbandstarife direkt abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brcka, Gunja und Gunjaszávapart stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg proveniren. Die Liquidirung erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma lautenden Frachtbriefduplikate und der die bedungene Herkunft nachweisenden Schiffsdokumente, welche längstens 2 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 20. November 1897. (2609)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verband und norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr. Zum 1. Dezember werden Tarifnachträge ausgegeben, welche anderweite ermässigte Tarifentfernungen etc. für Ratzeburg und darüber hinaus, Lemgo und Horstmar, Aufnahme neuer Stationen, Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife, neue Sätze für Malz zur überseeischen Ausfuhr und einzelne Berichtigungen enthalten. Die Nachträge können voraussichtlich vom 20. d. Mts. in den Verbandsstationen eingesehen oder käuflich bezogen werden.

Hannover, den 19. Nov. 1897. (2610)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Neuauflage des Lokal-Gütertarifes. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 erscheint eine Neuauflage des Lokal-Gütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen und zwar:

1. Tarif — Theil II, Heft 1 nebst Kilometerzeiger, gültig für die westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen;
2. Tarif — Theil II, Heft 2 nebst Kilometerzeiger, gültig für die östlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen inklusive der in Galizien und der Bukowina gelegenen Lokalbahnen;
3. Tarif — Theil II, Heft 3, Tarife der Lokalbahnen mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina.

In diese Neuauflage sind die im Jahre 1897 erschienenen Nachträge zu den Heften 1, 2 und 3, ferner, ausser mehreren Aenderungen und Ergänzungen diverser Tarifbestimmungen, auch die durch den am 1. Januar 1898 in Wirksamkeit tretenden neuen gemeinsamen Tarif — Theil I für die österreichischen und ungarischen und bosnisch-hercegowinischen Eisenbahnen bedingten Aenderungen und Ergänzungen einbezogen.

Sämmtliche Gebühren erscheinen in dieser Neuauflage in Kronenwährung berechnet. Hierdurch ergibt sich gegen die früheren Kreuzersätze in diversen Relationen eine Frachterhöhung um 1 Heller, in anderen Relationen aber wieder eine Frachtermässigung um 1 Heller. Exemplare der Tarife sind ab 15. De-

zember 1897 in den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und zwar:

Heft 1 zum Preise von 5 Kronen,
„ 2 „ „ „ 3 „
„ 3 „ „ „ 2 „ 50 Hellern

erhältlich.

Wien, am 16. November 1897. (2611)

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung eines Tarifes, Theil II, Heft 4. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf Widerruf gelangt ein Tarif, Theil II, Heft 4, welcher direkte Kartirungssätze für einzelne Artikel und bestimmte Relationen im obbezeichneten Verkehre enthält, zur Einführung.

Exemplare des Tarifes sind bei den am galizisch-ungarischen Gemeinschaftsverkehre betheiligten Verwaltungen zum Preise von einer Krone für das Stück erhältlich.

Wien, am 17. November 1897. (2612)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung eines neuen Lokal-Gütertarifes, nebst Anhanges. Mit 1. Januar 1898 tritt auf den Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein neuer Tarif für den Eil- und Frachtgüter-Transport und ein Anhang hiezu in Kraft, durch welche der vom 1. Januar 1890 gültige Lokal-Gütertarif nebst den hiezu erschienenen Nachträgen I—XI, sowie der vom 1. Januar 1895 gültige Anhang aufgehoben wird.

Exemplare des Tarifes sind durch unsere Tarifabtheilung (Budapest, V. Marie-Valérie-Gasse 11) zu beziehen.

Budapest, am 10. November 1897. (2613)
Die Direktion.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn und k. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Einführung eines neuen Personentarifes. Am 1. Januar 1898 tritt ein neuer Tarif (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf den Linien der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1891 sammt Nachträgen I u. II aufgehoben werden.

Der neue Tarif ist durchwegs in Kronenwährung erstellt, enthält jedoch im übrigen nur wenige Veränderungen gegenüber dem zur Aufhebung gelangenden Tarife.

Exemplare desselben sind vom 15. Dezember l. J. angefangen bei der unterzeichneten Centralverwaltung zum Preise von 3 Kronen erhältlich.

Wien, am 17. November 1897. (2614)
Centralverwaltung
der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Zu dem Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn vom 1. April 1894 — Theil II zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif — tritt am 1. Januar 1898 ein Nachtrag IV in Geltung.

Derselbe enthält ausser den im Verfügungswege bereits eingeführten Zusatzbestimmungen über Fahrpreisermässigungen zu milden Zwecken, Benutzung von Fahrkarten über verschiedene Bahnstrecken, Ergänzungen der Preistabelle für Sonntags-Rückfahrkarten und des Tarifs für Rundreisekarten noch neue Bestimmungen über die Ausgabe von Arbeiter-Monatskarten an Stelle der seitherigen Bestimmungen über die Ausgabe von Zeitkarten für Arbeiter. Die neuen Arbeiter-Monatskarten werden nur noch für die Dauer eines Kalendermonats ausgegeben. Die Preise sind nach dem bisherigen Einheitssatze von 0,75 ₰ pro Kilometer und Fahrt, jedoch unter Einrechnung von 30 Geltungstagen für die an allen Tagen gültigen und von 25 Geltungstagen für die an Sonn- und Feiertagen ungültigen Karten festgesetzt.

Die in den Nachtrag aufgenommenen besonderen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss deren Vorschrift unter I 2 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkarten-Ausgabestellen und das Tarifbüreau in Strassburg.

Strassburg, den 18. Nov. 1897. (2615)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Einführung direkter Gepäckabfertigung von den Haltestellen Dambeck und Kuhfelde. Die an der Bahnstrecke Oebisfelde-Salzwedel belegenen Haltestellen Dambeck und Kuhfelde werden vom 15. Dezember d. J. ab auch für den direkten Gepäckverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche daselbst eine direkte Personenabfertigung besteht, eröffnet werden.

Magdeburg, im November 1897. (2616)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Einführung neuer Tarife für den Lokalverkehr auf dem Hauptbahnnetze und auf der Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz. Am 1. Januar 1898 treten folgende Tarife in Kraft:

1. Lokaltarif (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden und
2. Lokal-Gütertarif (Theil II) für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern

auf dem Hauptnetze und auf der Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

3. Temporärer Anhang zu dem ad 2 genannten Tarife, enthaltend die mit widerruflicher Gültigkeit gewährten Frachtermässigungen für einzelne Artikel in verschiedenen Verkehrsrelationen.

Diese Tarife stellen die Umrechnung in die Kronenwährung dar und bringen ausserdem nur solche Aenderungen und Ergänzungen zum Ausdrucke, welche einerseits durch Anpassung an die einschlägigen Tarifbestimmungen der ebenfalls am 1. Januar 1898 erscheinenden neuen Tarife, Theil I, für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Bereiche österreichischer Eisenbahnen und andererseits durch Vornahme zeitgemässer Verbesserungen begründet sind.

Exemplare der neuen Tarife werden rechtzeitig bei der Generaldirektion und in den grösseren Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zum Preise von

ad 1. . 1 Krone, }
ad 2. . 2 Kronen, } pro Stück abgegeben werden.
ad 3. . 20 Heller }

Hierdurch werden mit dem gleichen Termin aufgehoben, bezw. ersetzt:

a) Tarife und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Oktober 1890 nebst Nachträgen I und II und
b) Lokal-Gütertarif, Theil II, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V.

Prag, am 17. November 1897. (2617)

6. Verdingungen.

In öffentlicher Ausschreibung soll die Lieferung von: Piassavabesen, Reiserbesen, Bindfaden, Plombenschnur, Lampendochten, Lampenglocken, Graphit, Lampencylindern, Plomben, Putzkrem für den Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, Montag, den 13. Dezember 1897, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebots-Nachweisungen liegen im Zimmer 6 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,50 ℳ portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 64 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 6. Januar 1898.

Kattowitz, den 20. November 1897. (2618)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen etwa

326 t alte Eisenschienen,
45 „ „ Stahlschienen,
35 „ „ Weichentheile,
40 „ altes Oberbauschrott,
18 „ „ Gusseisen

Anzeigen.



usw. an den Meistbietenden öffentlich zu verkaufen.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Oberbaumaterialien-Büreau, Rosenstrasse Nr. 28 hierselbst, eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot, betreffend Ankauf von Altmaterialien" bis zum 25. November d. J. an uns einzusenden.

Oldenburg, den 12. Nov. 1897. (2619)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Zu verkaufen:

a) 1 Drehscheibe für normalspurige Eisenbahnfahrzeuge, 6,0 m Durchmesser mit 40 cm hohen schmiedeeisernen Längsträgern, doppelt mit Winkeleisen verstärkt, Mittelstücke 40 cm hohe U-Eisen, mit den zugehörigen Laufkranzschienen und dem Kaiserstuhl,

b) 1 einarmiger, fast neuer eiserner Gittermast, 8 m zwischen Grundplatte und Drehbolzen des Signalarmes hoch, unten 25 × 25 cm, oben 12 × 12 cm im Geviert stark, Grundplatte mit einem abgebrochenen Charnier.

Die Gegenstände liegen auf unserer Station Perleberg zur Besichtigung bereit.

Preisangebote erbitten wir an unsere Adresse.

Perleberg, den 11. Nov. 1897. (2620)
Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Cronberger Eisenbahn. Verkauf von Oberbaumaterialien. Bei der diesseitigen Verwaltung kommen demnächst ca. 200 bis 230 t Stahlschienen für Nebenbahnen und zwar:

600—650 Stück von Wendel in Hayingen, 115 mm hoch,
170—180 Stück von Union in Dortmund, 113 mm hoch,
500—520 Stück von Georgs Marien-Bergwerks- und Hüttenverein in Osnabrück, 107 mm hoch

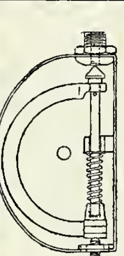
zum Verkaufe.

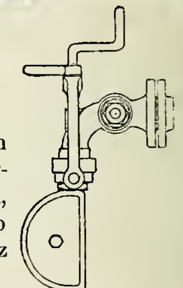
Sämmtliche Schienen sind 7,5 m lang, liegen erst seit 5 bis 12 Jahren, sind noch sehr gut erhalten und würden sich zum Bau von Nebenbahnen oder Industriegeleisen vorzüglich eignen. Gewicht pro laufenden Meter 23,8 bis 24,3 kg. Die Entfernung jener Schienen aus dem diesseitigen Hauptgeleis wurde nur durch die bevorstehende Beschaffung schwerer Maschinen mit 7 t Raddruck bedingt. Auf Wunsch können zu sämmtlichen Schienen passende Flachlaschen mit Bolzen geliefert werden. Der Verkauf erfolgt frei Bahnwagen Station Cronberg. Die Abnahme der Schienen etc. hat alsbald, die Zahlung des Kaufpreises vor der Abnahme und spätestens innerhalb 14 Tagen nach bewirktem Zuschlag zu erfolgen. — Besichtigung der Schienen jederzeit möglich.

Angebote, welche den Preis für 100 kg getrennt für Schienen, Laschen und Bolzen enthalten müssen, sind bis zum 2. Dezember d. J. Vormittags 11 Uhr schriftlich bei uns einzureichen.

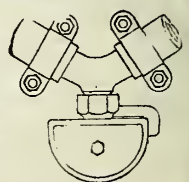
Cronberg, den 15. November 1897.
Die Direktion. (2621)



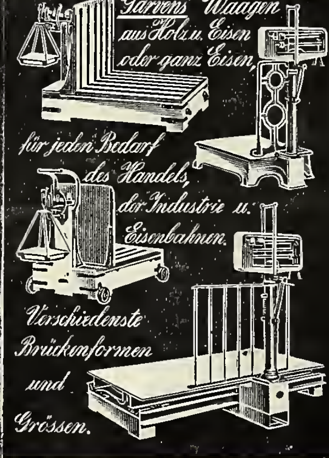










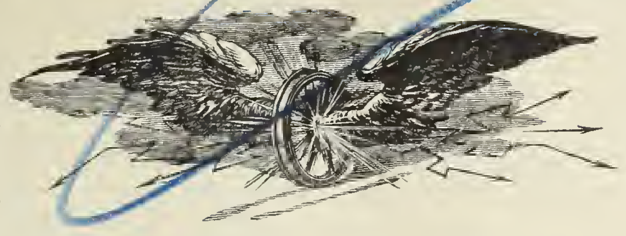


Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 86.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 92. Zeitung des Vereins 1897.

Staats-Eisenbahn-Gesellschaft

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 27. November 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 22 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Der Dampfwagen System Serpollet auf den königlich württembergischen Staatseisenbahnen.

Von Baurath **Fischer** in Stuttgart.

Den seit mehreren Jahren von der württembergischen Eisenbahnverwaltung unternommenen Versuchen zur Herstellung allein laufender Personenwagen (Motorwagen) mit normaler Spurweite liegt das Bestreben zu Grunde, sowohl auf verkehrsarmen Strecken, als auch auf solchen mit regem Verkehr, bei welchen aber die durchlaufenden Züge nicht ausreichen zur Verbindung grösserer Stationen mit den in der Nähe liegenden Haltestellen zum Zweck des Arbeiterverkehrs, Schulbesuchs usw., ein Beförderungsmittel zu bekommen, durch dessen Benutzung dieser Nachbarschaftsverkehr billiger und reichlicher ausgestaltet werden kann, als dies durch die Einschaltung von kleinen Zwischenzügen zwischen den durchlaufenden Personenzügen der Fall ist.

In dieser Absicht sind schon 1893 Versuche mit Personenwagen vorgenommen worden, welche mit Benzinmotoren angetrieben werden, und es ist auch inzwischen gelungen, einen solchen Wagen von 14 PS. in einer den Anforderungen des kleinen Betriebes genügenden Leistungsfähigkeit herzustellen, worüber diese Blätter demnächst eingehendere Mittheilungen bringen werden. Neben dem bereits in Nr. 62 d. Ztg. beschriebenen, neuerdings angeschafften Akkumulatorwagen waren es indessen hauptsächlich die 1894 in Paris und Wien angestellten Probefahrten mit Serpollet-Dampfwagen (Heissdampfbetrieb), welche zu der Annahme berechtigten, dass dieses System zu einem dem vorgenannten Motorwagen weit überlegenen Betriebsmittel geeignet sein dürfte, und es wurde deshalb mit der diese Erfindung geschäftlich verwerthenden Société des Générateurs à vaporisation instantanée Système Serpollet in Paris in Unterhandlung getreten.

Die ursprüngliche Absicht, der einheimischen Industrie die Verwerthung dieses Systems zu ermöglichen, war hierbei indessen so wenig zu erreichen, als der Bezug der Apparate und

deren Anbringung in den eigenen Werkstätten an einem hierfür verfügbar zu machenden Personenwagen im Benehmen mit der Gesellschaft, und es blieb somit nur übrig, das Anerbieten derselben, den Wagen in fertigem Zustande zum Preis von 28000 Frcs loko Paris zu liefern, anzunehmen, wenn dieser Versuch überhaupt zur Ausführung kommen sollte. Die Herstellung des Wagens war von derselben der Société des établissements Décauville in Corbeil übertragen worden.

Für den Wagen waren 32 Sitzplätze nach der bei den württembergischen Personenwagen III. Klasse bestehenden Einrichtung und 10 Stehplätze, wie auch zwei feste Achsen mit dem Radstand von 4 m und die normalen Zug- und Stossvorrichtungen vorgeschrieben. Bei voller Besetzung sollte er auf der Steigung von 10 ‰ die Geschwindigkeit von 25 km, bei Anhängung eines ebenfalls voll besetzten Beiwagens diejenige von 20 km in der Stunde einhalten können; auch hatte er den für eine Fahrt von 30 km erforderlichen Vorrath von Wasser und Kohlen mit sich zu führen.

Der im Januar d. J. zur Ablieferung gekommene Dampfwagen hat an der einen Stirnseite die zur Aufnahme von 10 Personen eingerichtete Plattform, an der entgegengesetzten Stirnseite befindet sich der vom Passagierraum durch eine Doppelwand getrennte Maschinenraum, welcher den Serpollet'schen Generator, die Speisepumpen, Bremse und die zur Ingangsetzung des Wagens dienenden Vorrichtungen enthält, und zu welchem nur der Maschinist Zutritt hat. Hinsichtlich der Einrichtung und Wirkungsweise des Serpollet'schen Bewegungssystems wird auf die eingehende Mittheilung in Nr. 64 des Jahrg. 1895 d. Ztg. und die von der Gesellschaft herausgegebenen Broschüren verwiesen werden dürfen: der württembergische Dampfwagen ist übrigens insofern einfacher angeordnet, als der Dampf auf die Kolben von zwei seitlich angebrachten Cylindern wirkt, durch welche mittelst der bei den Lokomotiven gewöhnlichen Anordnung die mit Kurbelzapfen versehenen Räder der betreffenden Wagenachse nach beiden Richtungen in Bewegung gesetzt werden. Die hauptsächlichsten Ausmessungen der hierbei in Betracht kommenden Theile sind folgende: Cylinderdurchmesser 210 mm, Kolbenhub 300 mm, Treibraddurchmesser 1 000 mm, Heizfläche 11,132 qm, Rostfläche 0,46 qm, Dampfspannung (gewöhnlich) 15 kg, Adhäsionsgewicht im Dienst 13,5 t, Gesammtgewicht im Dienst 20 t, Wasservorrath 600 l, Kohlenvorrath 0,5 cbm.

Die im Januar d. J. mit dem Dampfwagen vorgenommenen Probefahrten haben ergeben, dass seine Leistungsfähigkeit die vertragsmässig vereinbarte erheblich übersteigt, indem auf der Steigung von 10 ‰ der voll besetzte Wagen nebst vollem Beiwagen die Geschwindigkeit von 35—38 km und sogar auf der Steigung von 25 ‰ unter den gleichen Verhältnissen diejenige von 15 km in der Stunde einhalten konnte. Die kilometrischen Materialverbräuche betrugen hierbei 3—3,5 kg Brikets (je nach der Belastung) und 30—35 g Oel.

Das Verhalten des Dampfwagens nach vollzogener Eintheilung in den ordnungsmässigen Streckendienst, wobei er eine tägliche Leistung von 132 km zugetheilt erhielt, war im ganzen befriedigend, nichtsdestoweniger erwiesen sich aber bald einige Anordnungen als der Verbesserung bedürftig. So zeigte sich, dass die Beschaffenheit des Speisewassers — entgegen den in verschiedenen Veröffentlichungen enthaltenen Angaben — die Leistungen des Wagens erheblich beeinflussen kann, und dass das für die Bedienung des Generators vorgeschriebene Verfahren, durch zeitweise rasche Unterbrechungen der Wassereinspritzungen die in den engen Röhren angesammelten Kalkniederschläge in den Wasserbehälter zu jagen (wo sie wohl nicht hingehören dürften), nicht immer zuverlässig wirkte, sondern dass diese Niederschläge bei ungenügender Aufmerksamkeit des Maschinisten von dem mit grosser Geschwindigkeit ausströmenden Heissdampf in die Schieberkasten und die Cylinder übergerissen wurden und dort Anfressungen verursachten. Auch zeigten sich an den dem Feuer zunächst liegenden Röhren häufig Verkrümmungen, durch welche der dichte Abschluss ihrer Verbindungsrohre beeinträchtigt, und somit der Kohlenverbrauch ungünstig beeinflusst wurde. Diese Verkrümmungen wurden dadurch veranlasst, dass beim Stillstand des Wagens und der hiermit verbundenen Unterbrechung der von der Wagenachse aus angetriebenen Pumpwirkung diese Röhren zum Glühen kamen, wenn nicht sofort die Heizthüre und die Schaulucken weit geöffnet wurden; hierdurch musste aber eine ungleiche Abkühlung dieser Röhre und in deren Folge Verkrümmungen entstehen, deren Beseitigung erhebliche Nacharbeiten verursachte. Weiter zeigte sich noch, dass die automatische Kolbenzunge nicht imstande war, die zum Befahren der starken Steigung von 25 ‰ erforderliche Wasserzuführung in den Generator reichlich und ohne Mitwirkung der Handpumpe zu ermöglichen. (Das Befahren dieser Steigung war übrigens bei der Bestellung des Wagens nicht in Aussicht genommen.)

Diese Mängel waren selbstverständlich unbedingt zu beseitigen, wenn der Dampfwagen Anspruch auf eine zuverlässige Verwendung im Betrieb machen soll, und es sind dieselben auch unter Mitwirkung der Société Serpollet durch eine Reihe von Anordnungen verbessert worden, unter welchen namentlich die Vorrichtungen zu erwähnen sind zum Ausblasen der Kalkrückstände aus den Röhren des Generators, aus dem Regulator und aus den Schieberkasten, wie auch der im oberen Theil des Generators angebrachte Feuerschirm, welcher aus einer durchlöcherten, starken Blechtafel besteht und die Bestimmung hat, das zu rasche Ausströmen der Feuergase in den Schornstein in wirksamerer Weise zu verhindern und eine gleichmässigere Erhitzung der Röhren zu sichern.

Von besonderem Werth für die regelmässige Wirkung des Generators ist aber hauptsächlich die von der Société Serpollet veranlasste Aufstellung einer kleinen Dampfpumpe an Stelle der seither mit der Wagenachse verbundenen Kolbenpumpe, durch welche nunmehr auch während des Stillliegens des Wagens bei Aufenthalten vor und in den Stationen Wasser in den Röhren cirkuliren kann, und dieselben somit vor zu grosser und ungleicher Erhitzung und den hiermit zusammenhängenden Formveränderungen geschützt bleiben. Diese Dampfpumpe gewährt den weiteren Vortheil, dass sie einen steten Vorrath von Dampf im Generator ermöglicht und somit das Wiederanfahren mit dem Wagen ohne weitere Handhabungen vor sich gehen kann; auch liefert sie das zum Befahren der Steigung von 25 ‰ nöthige Speisewasser in reichlichem Maasse. Gleichzeitig ist noch die Anbringung eines genauen Pyrometers und dessen Verbindung mit den oberen Rohrreihen des Generators ausgeführt und der Maschinist hierdurch in Stand gesetzt worden, sich von der in diesen Röhren vor sich gehenden Ueberhitzung des Dampfs, dessen nützlichste Temperatur 340 bis 360 ° C. betragen soll, stets Rechenschaft zu geben und sowohl die Dampfabgabe, als auch die Feuerung dementsprechend zu regeln.

Durch diese seit mehreren Monaten ausgeführten Verbesserungen ist die Verwendung des Dampfwagens im Streckendienst thatsächlich gesichert, und derselbe in Stand gesetzt worden, die ihm dermalen zugewiesene Tagesleistung von 118 km nunmehr fahrplanmässig und in zuverlässiger Weise auszuführen. Ein Versuch, diese Leistung unter Anwendung der Doppelbesetzung auf 200 km zu steigern, fiel nicht befriedigend aus und hatte namentlich eine sehr rasche Abnutzung des feuerfesten Mauerwerks (welche Beigabe mit diesem System eben hingenommen werden muss) zur Folge. Eine Hauptbedingung ist bei dieser Betriebsweise die gute Instandhaltung des Generators, welche selbstverständlich mehr Umstände erfordert, als diejenige des gewöhnlichen Röhrenkessels, wogegen aber auch die Dampferzeugung unter erheblich günstigeren Verhältnissen und in vollkommenerem Grade vor sich geht.

Der Dampfwagen muss, wie jede Lokomotive, von Zeit zu Zeit dienstfrei gestellt werden zur Vornahme der erforderlichen Nachhilfen und des Auswaschens der Röhren; letzteres hat je nach der Beschaffenheit des Speisewassers alle 6 bis

10 Tage zu geschehen. Es wird hierbei eine Mischung von 4 Theilen Wasser und 1 Theil Salzsäure in das Röhrennetz eingepumpt und 20 Minuten dort belassen, worauf so lange reines Wasser nachgepumpt werden muss, bis dasselbe am untersten Rohre klar ausläuft. Nach je 3 Monaten muss das Mauerwerk des Generators vollständig abgebrochen und frisch eingesetzt werden, womit eine pünktliche Revision und Reinigung der Röhren, wie auch ein etwaiges Geraderichten derselben verbunden wird, und was jeweils eine Betriebsunterbrechung von 4 Tagen mit sich bringt. Unter diesen Umständen kann dann auf einen zuverlässigen Betrieb und auf die Einhaltung der oben angegebenen Materialverbräuche sicher gerechnet werden.

Was die wirthschaftlichen Ergebnisse des Dampfwagenbetriebs anbetrifft, so beträgt der durchschnittliche kilometrische Aufwand für

Brennmaterial (Brikets)	5,10 ₰,
Schmiermaterial	1,33 „
Bedienung (1 Maschinist und 1 mit der Handhabung der maschinellen Einrichtung vertrauter Schaffner, welcher den Verkauf und die Kontrole der Fahrkarten besorgt)	8,83 „

Hinsichtlich der Unterhaltungskosten können bestimmte Angaben noch nicht gemacht werden, weil der Wagen erst seit wenigen Monaten in dem jetzigen, für die Beurtheilung seines betriebstechnischen Werths maassgebenden Zustand ist; aus den bis jetzt vorliegenden Aufschreibungen ist übrigens zu entnehmen, dass mit Einrechnung aller hierbei in Frage kommenden Arbeiten der Aufwand hierfür den Betrag von 12 ₰ für das Kilometer nicht überschreiten wird, und dass demnach bei dieser Betriebsweise mit einem Gesammtaufwand von rund 28 ₰ für das Kilometer wird gerechnet werden müssen.

Der Dampfwagen vermittelt dermalen den Nachbarschaftsverkehr auf den Bahnstrecken Tübingen-Metzingen (Steigung 10 ‰) und Reutlingen-Pfullingen (Steigung 25 ‰), und erfreut sich einer bedeutenden Frequenz.

Dass dieses Lokomotionssystem übrigens nach und nach auch anderwärts Verbreitung im Eisenbahnbetrieb findet, ist aus einer Veröffentlichung in der Nr. 783 des Génie civil 1897 zu ersehen, wonach die französische Nordbahn dasselbe zum Betrieb von allein laufenden Bahnpostwagen benützt; ferner besitzen die Genfer Schmalspurbahnen bereits eine grössere Anzahl solcher Dampfwagen, und es hat auch die Maschinenfabrik Esslingen vor kurzem von der Société Serpollet die Herstellung von zwei nach diesem System eingerichteten Lokomotiven von 1 m Spurweite übernommen, welche für die Gesellschaft Lenz & Co. in Stettin bestimmt sind, und im Mai k. J. den ersten Probefahrten auf der Filderbahn bei Stuttgart unterzogen werden.

Geheizte Güterwagen auf den bayerischen Staatsbahnen.

Ab 29. d. Mts. werden auf den bayerischen Staatsbahnen — wie bereits in Nr. 90 d. Ztg. kurz gemeldet wurde — wieder wie in den Vorjahren geheizte Güterwagen zur Beförderung frostempfindlicher Güter in Lauf gesetzt und zwar auf den Strecken Aschaffenburg - Würzburg - München, Würzburg - Nürnberg - Passau und Würzburg-Bamberg-Hof.

Die Beförderung der Wagen erfolgt zweimal wöchentlich in beschleunigten Güterzügen und zwar wird die 367 km lange Strecke Aschaffenburg-München in 20 Stunden 5 Min. bezw. 16 Stunden 55 Min., die 410 km lange Strecke Aschaffenburg-Passau in 21 Stunden 5 Min. bezw. 20 Stunden 45 Min. und die 317 km lange Strecke Aschaffenburg-Hof in 24 Stunden 15 Min. bezw. 24 Stunden 50 Min. durchfahren. Die betreffenden Züge, welche sonst nur in den grösseren Knotenpunkten Aufenthalt nehmen, dürfen ausnahmsweise zur Aufnahme oder Abgabe von Heizwagengut in allen berührten Stationen anhalten. Zugelassen zur Beförderung in Heizwagen sind Obst, Gemüse, Kartoffeln, Sämereien, Blumen, Hefe, Bier, Wein, Schaumwein, Liköre und Mineralwasser, soweit die Aufgabe dieser Güter im inneren bayerischen Verkehre erfolgt. Sendungen des direkten und Transitverkehrs sind demnach von der Heizwagenbeförderung ausgeschlossen. Im Frachtbrief muss die Beförderung im Heizwagen ausdrücklich beantragt werden, unter Bezeichnung der Strecke auf welcher dieselbe gewünscht wird. Zur Deckung der für die Heizung erwachsenden Kosten wird ein Zuschlag von 40 % der Stückguttaxe erhoben. Für Frostschäden, welche entstehen, weil die Beförderung infolge Platzmangels im Heizwagen in ungeheizten Wagen geschehen musste, ebenso für Frostschäden, welche trotz gänzlicher oder theilweiser Beförderung im Heizwagen entstanden sind und endlich für Schäden infolge zu starker Erwärmung der Wagen, übernimmt die Eisenbahnverwaltung keinerlei Haftung. Die Stationen sind jedoch ausdrücklich angewiesen, die Heizwagengüter bis zur Einladung in die Züge bezw. nach ihrer Ankunft auf den Bestimmungsstationen thunlichst in vor Frost geschützter Weise zu lagern. Auch soll den Wünschen der Parteien, die Heizwagengüter unmittelbar vor Zugsabgang aufliefern bezw. unmittelbar nach Zugsankunft abholen zu können, nach Möglichkeit entsprochen werden. Bei Nichtausführung der beantragten Heizwagenbeförderung wird der etwa vorausbezahlte Zuschlag sofort durch die Station zurückvergütet.

Zur Bedienung der vorbezeichneten Heizwagenkurse sind z. Zt. 6 Güterwagen mit doppelten Wandungen, Presskohlenheizung und einem von aussen sichtbaren Thermometer ausgerüstet, auf welch letzterem die Innentemperatur jederzeit abgelesen werden kann. Jeder Wagen enthält 4 quer hindurch gehende Blechkästen, in welche die Drahtgeflechtkörbe mit den Presskohlenziegeln eingeschoben werden. Den Verschluss der Kästen bilden in der Wagenseitenwand befindliche, mit einem Lufteintrittsrohr versehene Thürchen. Am entgegengesetzten Ende der Kästen befindet sich ein nach unten gehendes Rauchabzugsrohr mit Luftsauger. Die Presskohlen liefern in der Regel 12—15 Stunden Wärme, ohne dass eine besondere Wartung nöthig wäre. Die Temperatur im Innern des Wagens soll stets, und zwar vom Beginn der Beladung an, mindestens + 3° C. betragen und nicht über + 10° C. steigen. Dem Wagenwärter obliegt die Kontrole der Temperatur und hat er dieselbe jeweils durch Nachlegen von brennenden Kohlenziegeln oder durch Herausnahme solcher, eventuell auch durch Oeffnen der Seitenthüren während des Stillstandes entsprechend zu reguliren.

Als Stationen, in welchen das Nachfüllen, bezw. Neueinfüllen von Kohlenziegeln zu geschehen hat, sind Treuchtlingen, Würzburg, Nürnberg und Bamberg bestimmt.

Die Versuche mit geheizten Güterwagen sind auf der bayerischen Staatsbahn bereits im Winter 1895/96 begonnen worden, und zwar verkehrten vom 2. Dezember 1895 bis 28. Februar 1896 geheizte Wagen je 3 Mal wöchentlich zwischen Aschaffenburg und München und Aschaffenburg und Nürnberg. Im Winter 1896/97 wurden auf Wunsch der Interessenten die Fahrten auf weitere Strecken ausgedehnt, dafür aber die Anzahl der wöchentlichen Fahrten von 3 auf 2 reduzirt, und in der Zeit vom 30. November 1896 bis 19. Februar 1897 die gleichen Kurse gefahren, wie sie auch für diesen Winter vorgesehen sind, welche eine wöchentliche Leistung von 3 660 Wagenkm repräsentiren, gegenüber 3 350 Wagenkm, welche 1895/96 geleistet wurden.

In technischer Hinsicht bewährte sich die getroffene Einrichtung. Es gelang stets den gewünschten Temperaturgrad

von + 3 bis + 10° C. zu erreichen und auch festzuhalten, selbst bei Aussentemperatur von — 15° C.

Nur das Anheizen verursachte einige Schwierigkeiten und musste etwa 6 Stunden vor der Beladung bereits begonnen werden, da die Luftsauger bei den stillstehenden Wagen nicht in genügendem Maasse funktionirten, sodass manchmal mit dem Blasebalg nachgeholfen werden musste. Die Kosten der Heizung stellten sich auf 0,4—0,5 ₰ für das Wagenkilometer.

Weitaus weniger befriedigend waren die Ergebnisse in Bezug auf die Benutzung der neuen Einrichtung. Im Winter 1895/96 fanden im ganzen nur 32 Expeditionen statt, bei welchen 97 Kolli mit 5028 kg Gewicht befördert wurden, wovon 47 Kolli mit 2100 kg Bier- und 50 Kolli mit 2928 kg Weinsendungen waren. Andere Artikel kamen überhaupt nicht zum Versand. Der erhobene 40 % Frachtzuschlag ergab die Summe von 44,20 ℳ. Verbraucht wurden zur Heizung 4420 Stück Presskohlenziegel, was einen Aufwand von 198,80 ℳ verursachte. Fracht und Frachtzuschlag zusammengenommen deckten demnach die Heizungskosten auch nicht annähernd.

Im Winter 1896/97 gestaltete sich die Sache um weniges besser. In 58 Expeditionen wurden 116 Kolli mit 6975 kg verfrachtet und dafür an Frachtzuschlag 70,90 ℳ eingehoben. 93 Kolli mit 5785 kg Gewicht waren Wein-, 10 Kolli mit 530 kg waren Biersendungen und nur 13 Kolli mit 660 kg solche anderer Art (Kartoffeln und lebende Pflanzen). Zur Heizung nöthig waren 2526 Stück Presskohlenziegel, wofür die Kosten 132,10 ℳ betrugen, welch' geringerer Aufwand gegenüber dem Vorjahre theils auf die grössere Milde der Witterung, theils auf geringeren Verbrauch an sich, infolge grösserer Vertrautheit mit der Einrichtung zurückzuführen ist. Der Frachtzuschlag deckte diesmal also etwas mehr als die Hälfte der Heizungskosten.

An der Führung von erwärmten Güterwagen erscheint demnach nur der Artikel Wein und auch dieser nur in sehr geringem Umfange interessirt.

Wenn nun trotz dieser wenig befriedigenden Ergebnisse die Versuche auch in diesem Winter wieder fortgesetzt werden, so geschieht dies in der Erwägung, dass die verhältnissmässige Milde der beiden letzten Winter ein abschliessendes Urtheil noch nicht zulässt. Bei den, absolut genommen, nicht bedeutenden Kosten, die der Betrieb der Heizung der nun einmal eingerichteten Wagen erfordert, muss daher abgewartet werden, ob sich nicht doch bei länger andauernden niedrigen Temperaturen ein stärkeres Bedürfniss herausstellt und eine ausgiebigere und lohnendere Benutzung der Einrichtung platzgreift.

st.

Zum „deutschen Levantetarif".

Der bereits in Nr. 83 d. Ztg. besprochene Aufsatz in Heft 12 des III. Jahrgangs der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt", betreffend „Missgriffe in der Bildung von deutschen Eisenbahntarifen zu Ungunsten der Wasserstrassen und ihre natürliche Heilung", enthält u. a. die Angabe, dass trotz der bedeutenden Eisenbahn-Tarifermässigungen, welche der „deutschen Levantelinie" zugestanden worden, eine andere Hamburger Linie nach dem Osten, die sogen. „Orientlinie", recht wohl mit zu konkurriren vermöge, obwohl ihr jene Ermässigungen nicht zu gute kämen. Dies werde dadurch möglich, dass diese letztere Linie durchweg mit billigeren Seefrachten fahre, als die Levantelinie; beispielsweise sei einer Mittheilung der Mannheimer Handelskammer in ihrem Jahresbericht für 1892 zu entnehmen, dass für Zuckertransporte die Levantelinie vor kurzem 17 sh. 6 d., die Orientlinie nur 12 sh. 6 d. in Rechnung gebracht habe.

Demgegenüber ist festzustellen, dass sich die Levantelinie und die Orientlinie seit 2 Jahren gegenseitig kontraktlich verpflichtet haben, ab Hamburg die gleichen Seefrachten zu berechnen.

Von beiden Linien werden für Zucker z. Zt. 15 sh. für die Tonne erhoben. In den direkten Levantetarif sind eingerechnet (nach Abzug von 15 ₰ Platzspesen in Hamburg):

im Verkehre mit Rheinland-Westfalen für 100 kg	im Verkehre mit anderen Versandgebieten für 100 kg	
1,40 ℳ	1—500 km . . .	1,50 ℳ
	501—600 „ . . .	1,45 „
	601 „ u. mehr	1,40 „

Die Levantelinie hat wiederholt ihre Bereitwilligkeit zu erkennen gegeben, die Zuckerfrachten noch weiter zu ermässigen, da es sich um einen bequem zu verladenden und schwerwiegenden Artikel handelt. Es sind jedoch alle Bemühungen, die deutschen Fabriken zum Export nach der Levante zu bewegen, bisher erfolglos geblieben, obgleich die Frachtsätze des Levantetarifs die Aufnahme des Wettbewerbs gegen andere Versandländer (Oesterreich usw.), die ein grosses Geschäft nach der Levante machen, wohl schon jetzt ermöglichen würden. Hindernd wirkt der Umstand, dass die deutschen Fabriken bei Aufnahme dieser Konkurrenz besondere Sorten herstellen und ausserdem besondere Verpackungen — den Bedürfnissen des Levantemarktes entsprechend — vornehmen müssten. Dies und die Kreditverhältnisse sowie der Umstand, dass die deutschen Fabriken für andere Märkte vollauf beschäftigt sind, scheint letztere von dem Levantemarkt abzuhalten. Sollte einmal — was nicht ausgeschlossen erscheint — der deutsche Export nach einem oder dem anderen Lande lahmgelegt werden, so dürften sich die deutschen Fabrikanten dem Levantemarkt wohl in weiterem Umfange zuwenden. Bisher sind nur vereinzelt Sendungen dorthin gegangen.

Im übrigen wird dem Vernehmen nach die deutsche Levantelinie ihre Betriebsmittel, die sich gegen 1890 verdoppelt haben, demnächst noch weiter vermehren und ihren Betrieb nach wichtigen Häfen verbessern. Die von der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt" aufgestellte Behauptung, „dass die Gesellschaft Levantelinie ihre Betriebsmittel in den letzten 6 Jahren glücklich verlaborirt habe", dürfte demnach doch wohl einigen Zweifeln zu begegnen haben.

Nach Buluwayo auf der neuen Eisenbahn.

Dr. Max Schöller schreibt der „Kölnischen Ztg." aus Buluwayo unterm 20. Oktober, als einer der ersten Reisenden, die auf der Bahnlinie bis zur Stadt befördert wurden:

Nach Abfahrt von Kapstadt am Abend des 11. Oktober langten wir in Kimberley am 13. Morgens an. Ununterbrochen führt die Bahn durch die trostlose kahle Steppe, die Karru, die nach allen Richtungen hin durchzogen ist von kahlen, felsigen Höhenzügen, meist Tafelbergen, an denen man die Bodenformation mit wundervoller Deutlichkeit erkennen kann. Kimberley selbst bietet nichts ausser De Beers Diamantgrubengesellschaft, deren Anlagen allerdings äusserst interessant sind, wenn auch der Prozess, wenigstens in chemischer Beziehung, viel einfacher ist als bei der Goldgewinnung. Bei der leichten Verwitterung des Gesteins kommt die Natur selbst zu Hilfe und der Prozess ist rein mechanisch. Die Eingeborenen, denen man begegnet, sind ganz überwiegend Bantu, meist Zulu, nur ganz vereinzelt Hottentotten oder Buschmänner; reine Typen ausser den stets neu hinzu-

strömenden Zulu sind überhaupt selten, meist findet man Mischrassen. Bei der Weiterfahrt nach Mafeking ist ein kurzer Aufenthalt in Vryburg nothwendig, einem kleinen auseinandergebauten Städtchen, darin nur wenige Landwirthe wohnen. Das Bild an der Bahn ist wieder steppenartig eintönig, zunächst ohne die kleinsten, selbst am Horizont sichtbaren Erhebungen; hier und dort vereinzelte kleine Landgüter, einige Viehherden, meist Kleinvieh, und von Vögeln kleine Trappen und Sektretäre, die bei hoher Strafe nicht geschossen werden dürfen. Weiterhin nimmt dann die Gegend einen etwas verschiedenen Charakter an; lichte, niedrige Akazienwaldungen bedecken die Steppe, die leicht gewellt erscheint, nur die Niederlassungen der Betschuanen werden sichtbar, kleine Hüttengruppen an der Bahn. Die Gegend erinnert lebhaft an die mit Akazien bedeckten Steppen Aequitorial-Ostafrikas. Auch der Boden ist wohl besser als im Süden, die Humusschicht jedenfalls etwas weniger dünn; überhaupt, je mehr man nach Norden vordringt, bei stetem langsamen Ansteigen des Geländes, scheint die Fruchtbarkeit zuzunehmen. Die wenigen Eingeborenen, die sich sehen lassen, gehen allmählich von dem sogenannten unzivilisirten Stadium in das halbcivilisirte über, die Kinder erscheinen im Naturschmuck, die Erwachsenen verbinden Ueberbleibsel ihres alten Schmuckes mit den Bruchstücken europäischer Kultur. Jedoch solche Genüsse wie der Anblick von Eingeborenen sind selten, überhaupt gehört die Reise nicht zu den Annehmlichkeiten des Lebens. Inmitten einer langen Reihe von Güterwagen befindet sich ein einzelner Personenwagen ältester Bauart, wenigstens war dies bei uns der Fall, und für die verhältnissmässig geringe Entfernung von Kimberley nach Mafeking gebrauchten wir annähernd 20 Stunden. Es waren dies jedoch nur einige Stunden mehr als nach dem Fahrplan. Verschiedene einstündige Aufenthalte an ein oder zwei Bretterhäusern und drei Eingeborenenhütten wechselten in angenehmer Weise ab mit ebenso langer Fahrzeit. Schliesslich aber ward Mafeking erreicht. Es ist ein leidlich belebter Ort, der mit seinen weit auseinandergebauten Häusern einen angenehmen Eindruck bietet. Die Bahn geht mitten durch den Ort, und zwar so, dass auf der einen Seite die Europäerstadt, auf der andern das Eingeborenendorf liegt. Die Bedeutung des Ortes liegt hauptsächlich in der Vermittelung des Handels mit dem Matabele- und dem Maschonaland, da es bis vor kurzem die Endstation der Bahn bildete, die jetzt bis Buluwayo weitergeführt ist. Mafeking, das jetzt wohl zweifellos zurückgehen würde, wird aufrechterhalten dadurch, dass es der Sitz der Eisenbahnverwaltung des Bezirks geworden. Ferner vermittelt es den Güterverkehr mit den nördlichen und nordwestlichen Orten Transvaals, für die Mafeking die nächste Eisenbahnstation ist. Hier geschieht die Umladung auf Ochsenwagen. Die Einwohnerzahl mag ungefähr 6—700 Europäer und 3—4000 Schwarze betragen. Das Eingeborenendorf ist der Sitz des Betschuanenhäuptlings Khama, desselben, der vor einigen Jahren nach London ging, um gegen die Einverleibung seines Landes in das Gebiet der Chartered Company Einspruch zu erheben, die bekanntlich alsdann durch den Umschwung der Dinge infolge des Jameson'schen Einfalls in Transvaal unterblieb. Das nördliche Betschuanenland wurde dann als Schutzgebiet angenommen. Die Betschuanen sind ein kaum kräftig zu nennender Menschenschlag, jedenfalls weniger stark gebaut als die östlichern Bantu, von sanftem Gesichtsausdruck, im Kriege wenig gefürchtet. Sie sind an und für sich aber nicht uneben, sie sind ganz angenehme Bantutypen, wenn auch nicht so charakteristisch wie die Zulu; aber Kultur und Missionen haben sie dem Ethnographen und Freunde reinen Afrikanerthums verdorben. Berechtigter Weise findet man hier nicht eine einzige Waffe mehr im Dorfe, aber unberechtigter Weise läuft alles einher bis zum Halse eingehüllt in wollene Decken und alle möglichen ungeeigneten europäischen Kleidungsstücke, deren Werth man bei der mindestens recht warmen Temperatur nicht ganz einzusehen vermag. Theilweise ist dies wohl ein Ausfluss der Wohlhabenheit, theilweise auch der Einwirkung der Missionen, unter denen der reine kräftige und in sich selbst lebensfähige Afrikaner überall da verschwindet, wo die Missionen nicht in erster Linie das Ziel verfolgen, ihren Schützlingen nutzbringend Ackerbau und Handwerk zu lehren. Im hiesigen Lande ist es dem arbeitslustigen Schwarzen aber an und für sich leicht genug gemacht, Wohlstand zu erlangen, wenn man bedenkt, dass jeder Kaffer auf De Beers Gruben in Kimberley einen Tagelohn von 4 bis 6 Shilling erhält, bei verhältnissmässig leichter Arbeit. Das Betschuanendorf ist von beträchtlicher Ausdehnung, und zieht sich den Hügel hinab zu dem kleinen Bach, der es durchschneidet. Die Hütten sind cylinderförmig rund, mit spitz zulaufendem kegelförmigen Strohdache. Das Dach ragt über die Hüttenwand hinaus, und bildet eine ringförmig um die Hütte laufende schmale Galerie. Um jede Hütte, oder zuweilen um mehrere zusammen, führt eine Mauer aus Lehm, Steinen oder Dornen, einen Hofraum freilassend. Alles liegt hübsch zwischen Felsen und Bäumen zerstreut, und das ganze Dorf gewährt einen anmuthigen Anblick. Weniger entzückt ist man aber alsdann von den Eingeborenen, die das vorher beschriebene, unbestimmbare Erzeugniss der Halbkultur bilden. Mafeking verliessen wir am 16. Oktober früh und fuhren von da ab etwa 16 km in der Stunde. Da die Bahn für den regelmässigen Verkehr noch nicht geöffnet ist, so geht nur täglich ein Güterzug, dem ein Personenwagen beigefügt ist. Die Landschaft ändert sich hinter Mafeking sehr zu ihrem Vortheil. Die Bahn durchschneidet ein hübsches Hügelland, das von lichtem Walde bedeckt ist. Ausser den Akazien ist augenblicklich allerdings nichts grün, aber das Verlassen der unendlich eintönigen Karru ist an und für sich schon eine Wohlthat. In der Nacht hatte es heftig geregnet, und so sahen wir der Zukunft mit Vertrauen entgegen, denn in letzter Zeit litt die Lokomotive manchmal empfindlich an Wassermangel, und Verzögerungen auf der Strecke um einen Tag und mehr waren durchaus nicht aussergewöhnlich. Trotzdem ist die Fahrt eine Geduldprobe, alle Augenblicke hält der Zug ohne sichtbaren Anlass an einem kleinen, eine Station bedeutenden Blechhäuschen mitten in der Wildniss und stets bringt uns ein solches Halten eine halbe Stunde Zeitverlust. Sonst ist die Fahrt selbst nicht ohne Interesse, bald weicht die Hügellandschaft wieder einem sanft gewellten Gelände, das mehr parkartig aussieht, von Vögeln mancherlei Arten, Helmvögeln, Tauben, Amseln hübsch belebt, und hier und dort, gar nicht selten, schauen die Hütten der Eingeborenen zwischen den Bäumen hervor. Diese Eingeborenen selbst beleben die sogenannten Stationen, leidlich zutraulich den Zug und die Reisenden begaffend. Abends wird ein etwas grösserer Ort, Mochali, erreicht: einige Betschuanenkraals, wenige Bauernhäuser und Läden. Dann ist alles weiterhin in Dunkel gehüllt. Beim Erwachen ist man in Palapye, und hat ungefähr 470 km von Mafeking glücklich zurückgelegt. Es ist ein kleiner Ort, beherbergt einige weisse Kaufleute, deren Geschäfte auf die Eisenbahn zugeschnitten sind, und eine Anzahl Eingeborene. Weiterhin geht es noch langsamer als bisher, durch waldbestandene Steppe, und nur hier und dort ragen einige kleine felsige Hügel daraus hervor. Man hat nun den Anblick einer durch Trockenheit erstorbenen Natur: die Bäume sind blätterlos, das Gras vertrocknet, kein lebendes Wesen weit und breit. Aber die Trockenheit scheint vorüber, seit zwei Tagen hat hier der Regen begonnen, gerade als wir von Mafeking abfuhren. Die Landschaft bleibt lange unverändert, bald mehr, bald weniger lichter Wald, bis am Abende Francistown erreicht ist. Dieses ist an die Stelle des früheren Tati getreten, das nur noch auf den Karten weiterbesteht. Francistown verdankt seine Geburt, und wahrscheinlich auch sein baldiges Ende der Arbeit an der neu erstandenen Bahn. Tati ist der Name des Bezirks, in welchem sich, noch im Betriebe, eine Grube befindet, die wohl die älteste der gegenwärtigen Goldgruben Südafrikas ist. Francistown umfasst einige Häuser und einen Gasthof, wo wir Unterkunft für die Nacht zu finden hofften. Meine Erwartungen wurden jedoch bitter getäuscht, kein Bett und kein Stück Brot im Hause, und das ganze sogenannte Hotel angefüllt mit betrunkenen Menschen einer Klasse, die man sich nur vorstellen kann, wenn man Zukunftsgoldländer gesehen hat. Mit heiler Haut erreichten wir glücklich wieder unseren Abtheil und verbrachten darin eine weitere Nacht. Hier ist nun eigentlich der Endpunkt der soweit fertig gestellten Bahn, und von jetzt ab ist die Bahn noch in der Arbeit, wenigstens nicht abgenommen. Die Weiterfahrt hängt alsdann von dem Entgegenkommen der maassgebenden Beamten ab, und wir waren so glücklich, den bisherigen Wagen soweit wie irgend möglich zur Weiterfahrt benutzen zu können. Früh am Morgen verliessen wir Francistown, und wir sind nun im Gebiete der Chartered Company, in Matabeleland. Die Landschaft ist zunächst dieselbe wie vorher, Ebene und kahler Wald, aber alte Bekannte aus den Tropen erscheinen hier und dort, Tukane, Mandelkrähen u. s. w., und auch die Temperatur beginnt tropischer zu werden. Matabeleleute sieht man wenige an der Strecke, ihnen ist die Bahn wahrscheinlich noch nicht recht sympathisch. Nach endlosem Halten erreichten wir bei Dunkelheit Matopos. Hier muss alles heraus und so gut wie möglich auf dem Wagen weiter, nur wir und zwei andere Bevorzugte durften einige Meilen weiterfahren bis zum Kamifluss. Nach abermaliger Nacht im Abtheil erwachen wir bei Tagesanbruch im Felde, und niemand weiss eigentlich, was nun. Das Geleis weiterhin ist noch nicht befahren, am Nachmittage soll der erste Versuchszug durchgehen und Wagen gibt es nicht. Eine kleine Strecke geht es doch noch weiter, wobei mitten in der Fahrt eine Wagenachse brach, und fast der schöne neue Oberbau versperrt und aufgerissen worden wäre, und schliesslich, 10 km von der Stadt, soll es ganz aufhören. Nach freundlichem Zureden bringt uns schliesslich eine lose Maschine mit dem Gepäck nach Buluwayo, und zufällig sind wir die ersten Reisenden, die auf den Geleisen zur Stadt befördert wurden. Am Nachmittage fuhr der erste Zug mit dem Unternehmer und seinen Angestellten dieselbe Strecke, und die Stadt war somit dem Bahnverkehr erschlossen. Zu erwähnen ist noch, dass der letzte Theil der Strecke durch recht anmuthiges Gelände führt, eine leicht gewellte, mit kleinen Felshügeln übersäte Landschaft, durch Akazien in frisches Grün gehüllt. Im allgemeinen

kann der Bahnbau recht wenig Schwierigkeiten bereitet haben; es geht dauernd durch flaches oder leicht gewelltes Gelände. Etwas mag die demnächst eintretende Regenzeit dem Schienenwege vielleicht anthun, da die Geleise an verschiedenen Stellen wohl leicht weggeschwemmt werden oder im Sumpfe versinken mögen, und wenigstens einstweilen einer der grössten Nebenflüsse des Krokodilflusses nicht überbrückt ist, die Bahn also einfach durch den Fluss führt. Wir selbst waren glücklich, nach sieben Tagen von Kapstadt, nach fünfmal 24stündigem Aufenthalte im Zuge unser Ziel erreicht zu haben, und bald umfing uns die Annehmlichkeit eines Sandsturmes, der alles bis auf wenige Schritte Sehweite in dichtesten Staub verhüllt und die bezeichnende, ganz alltägliche Beigabe zu einigen südafrikanischen Städten bildet.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 25. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken: Langensalza-Gräfentonna (7 km) und Döllstädt-Kühnhausen (13,94 km) der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Danzig. Am 1. Dezember d. J. wird die an der Bahnstrecke Neustettin-Konitz zwischen Hammerstein und Bärenwalde belegene neu eingerichtete Haltestelle Domslaff zunächst für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Domslaff liegt in Kilometerstation 110,661 der Bahnstrecke Ruhnow-Konitz, von Hammerstein 7 km und von Bärenwalde 9,8 km entfernt (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in Nr. 91 d. Ztg. Inser.-Nr. 2596).

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnlinie Zeitz-Camburg gelegene Personen- und Güter-Haltestelle Cauernitz wird am 1. Dezember d. J. vorläufig nur für den Personen- und Gepäckverkehr dem Betriebe übergeben werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. Januar 1898 wird die an der Bahnstrecke Berlin-Stendal zwischen den Stationen Wustermark und Gr.-Behnitz gelegene Ueberladestelle Neugarten zur Haltestelle erhoben und wird von diesem Tage an daselbst direkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern (Stück- und Wagenladungsgüter), sowie von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen von und nach Stationen der osthavelländischen Kreisbahnen eingerichtet werden. Die Annahme und Auslieferung von Gütern usw. von bezw. an Privatpersonen in Neugarten (Ortsverkehr) ist ausgeschlossen. Die gesammten Abfertigungsgeschäfte werden der Haltestelle Neugarten, die Abrechnung mit der osthavelländischen Kreisbahn sowie die Abwickelung des Geldverkehrs dagegen der Station Wustermark übertragen. Da die osthavelländischen Kreisbahnen auch in Nauen angeschlossen sind, muss in den Frachtbriefen über Sendungen nach und von Stationen der genannten Bahnen angegeben werden, ob die Beförderung über Neugarten oder Nauen stattfinden soll (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg in Nr. 90 d. Ztg. Inser.-Nr. 2545).

Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg. Die bisher ohne Gepäck-Abfertigungsbefugniss eingerichteten Haltestellen Dambeck und Kuhfelde an der Bahnstrecke Oebisfelde-Salzwedel werden vom 15. Dezember d. J. ab auch für den direkten Gepäckverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche daselbst eine direkte Personenabfertigung besteht, eröffnet werden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnlinie Weimar-Gera zwischen den Stationen Göschwitz und Roda gelegene, bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Wagenladungs- und beschränkten Stückgutverkehr dienende Haltestelle Neue Schenke wird am 1. Dezember d. J. auch für den unbeschränkten Eilgut- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die im Kilometer 40,7 der Linie Zwittau-Skutsch gelegene Station Krouna ist am 18. d. Mts. für den Gesammtverkehr (explosive Güter ausgenommen) eröffnet worden.

Eröffnung der Strecke Lebach-Nonnweiler. Eisenbahn-Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Die in der Nr. 59 S. 550 d. Ztg. den Vereinsbahnstrecken zugerechnete Strecke Lebach-Nonnweiler wird am 10. Dezember d. J. und zwar vorläufig nur für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken in Nr. 91 d. Ztg. Inser.-Nr. 2595).

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4417 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der §§ 1 und 4 der Anlage VII zum Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 4507 vom 22. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Am 10. Dezember wird eine Plenarsitzung des **preussischen Landeseisenbahnraths** stattfinden, in der u. a. die Ermässigung der Erztarife berathen werden soll.

— Die Einnahmen der Eisenbahnlinien, welche die **preussische und hessische Eisenbahn-Betriebsgemeinschaft** bilden, betrugen:

	Personen	Güter	Extra-ordinarien	Zusammen
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Oktober	27 135 000	72 527 000	6 932 000	106 591 000
gegen Vorj.	+ 1 912 040	+ 815 000	+ 945 000	+ 3 672 000
vom 1. April bis 31. Okt.	213 293 000	449 385 000	42 583 000	705 216 000
gegen Vorj.	+ 10 345 000	+ 18 457 000	+ 4 227 000	+ 33 029 000

Die Betriebslänge betrug Ende Oktober 29 177 km (+ 491 km). Die Kilometereinnahme stellte sich im Oktober auf 3 657 ℳ (+ 66 ℳ) und seit dem 1. April d. J. auf 24 340 ℳ (+ 681 ℳ).

— Gegenüber mehrfachen Anregungen aus den östlichen preussischen Provinzen auf Einführung von **Staffeltarifen** für das preussische Staatsbahngebiet hat sich die Handelskammer zu Halle a. S. in ihrem Jahresbericht für 1896 in ausführlicher Weise gegen die Wiedereinführung derartiger Tarife, namentlich für Getreide, Malz und Mühlenfabrikate, ausgesprochen. Zur Begründung dieses Standpunkts wird geltend gemacht, dass — wenn auch die früher in Geltung gewesenen Staffeltarife für die genannten Artikel erhöhte Einnahmen für die Staatsbahnen gebracht hätten — derartige finanzielle Erfolge für die Einführung derselben erst in letzter Linie maassgebend sein dürften. In erster und hauptsächlichster Hinsicht könnten hier nur Gründe wirthschaftlicher Art ausschlaggebend sein, und in dieser Richtung sei erwiesen, dass die Staffeltarife die wirthschaftlichen Verhältnisse in den einzelnen Landestheilen in erheblicher Weise verschoben hätten. Im übrigen sei darauf hinzuweisen, dass sich — seit der Aufhebung der Staffeltarife — die Gründe gegen die Wiedereinführung erheblich verstärkt hätten, indem der Hauptgrund für die Wiedereinführung in Wegfall gekommen sei. Dieser habe darin bestanden, dass der Osten früher erheblich niedrigere Getreidepreise besass als der Westen und er mit Hilfe der Staffeltarife mit den einschlägigen Artikeln auf den westlichen Märkten wettbewerbsfähig werden sollte. Seit Aufhebung des Identitätsnachweises habe sich dieses Verhältniss zu Gunsten des Ostens erheblich verschoben, so dass daselbst die Preise ein verhältnissmässiges Steigen, im Westen dagegen ein entsprechendes Fallen aufzuweisen hätten.

Zur Begründung dieser Angabe wird in dem Berichte der Handelskammer folgende Uebersicht für die Preisbewegung des Weizens innerhalb der beiden letzten Monate des verflossenen Jahres, welche sich auf die Ermittelungen des kaiserlich statistischen Amtes gründet, gegeben:

Es wurden notirt für Weizen in

Ort	November	Dezember
Berlin	174,25 ℳ	173,28 ℳ
Breslau	164,50 „	163,25 „
Danzig	169,46 „	166,68 „
Königsberg	165,35 „	160,50 „
Posen	163,60 „	163,80 „
Stettin	169,48 „	167,78 „

Für folgende westliche Plätze lauteten die Notirungen in der gleichen Zeit wie folgt:

Frankfurt a. M. .	166,50 *M.*	169,00 *M.*
Halle a. S. . . .	166,29 „	157,23 „
Köln	180,00 „	173,00 „
Leipzig	160,69 „	156,67 „
Magdeburg . .	160,40 „	160,94 „
München . . .	169,50 „	168,00 „

Aus dieser Zusammenstellung wird von der Handelskammer gefolgert, dass die Aufhebung des Identitätsnachweises in erster Linie für den Osten von Vortheil gewesen sei. Es gehe daraus hervor, dass die Preise sich im Westen nicht unerheblich niedriger gestellt hätten als im Osten, oder — wo dies nicht der Fall gewesen — doch nur so geringe Preisunterschiede bestanden hätten, dass ein Abfluss von Waare aus dem Osten nach den westlichen Plätzen unmöglich gewesen sei. Dazu sei zu berücksichtigen, dass der Osten nur eine kurze Eisenbahnstrecke bis zu den Küstenplätzen zu durchfahren habe und ausserdem noch viele schiffbare Ströme und ein vorzügliches Kanalnetz besitze, welche thatsächliche Verhältnisse dem Westen im allgemeinen nicht zu gute kämen.

Diesen Ausführungen wird von der Handelskammer die Bemerkung hinzugefügt, dass gegen die gleichmässige Herabsetzung der Frachten für die in Frage kommenden Artikel keinerlei Bedenken geltend zu machen seien, dass vielmehr einer solchen Ermässigung nach wie vor das Wort geredet werden könne.

— Am 27. Oktober brachte ein Berliner Blatt die der „Vohwinkler Zeitung“ entnommene Notiz, die Rechnung, die ein Arzt für **Hilfeleistung bei einem schweren Eisenbahnunglück** der Eisenbahndirektion eingesandt habe, sei ihm mit einem Fragezeichen hinter den Worten: „Aerztliche Bemühungen“ einfach zurückgesandt. Die „Vohwinkler Zeitung“ selbst hatte diese Notiz schon, als sie in dem Berliner Blatte erschien, dahin richtig gestellt, dass der betreffende Arzt die von ihm in Rechnung gestellten Beträge in der für alle, den staatlichen Behörden vorgelegten Rechnungen vorgeschriebenen Form ergänzt und Zahlung erhalten hatte. Ausserdem war dem Arzt für seine Bemühungen gleich nach dem Unfall ein amtliches Dankschreiben zugesandt.

Man sollte füglich annehmen, dass damit diese Angelegenheit ihre Erledigung, auch in der Presse, gefunden hätte. Nun bringt aber die „Volkszeitung“ in ihrer Nummer vom 17. November wieder genau dieselbe unrichtige Nachricht und begleitet sie mit allerhand hämischen Randglossen, meint auch schliesslich, „der Arzt“ — der längst bezahlt ist — „werde wohl auf sein Geld verzichten müssen“.

Wir erwähnen diesen, an sich ja ziemlich unbedeutenden Vorgang, weil er ein charakteristisches Beispiel dafür ist, mit welchen Mitteln heutigen Tages gewisse Organe der Tagespresse die preussische Regierung, insbesondere aber die Staatseisenbahnverwaltung, angreifen. („Nordd. Allgem. Ztg.“)

— **Betriebseröffnungen.** Am 25. d. Mts. sind die Neubaustrecken Langensalza-Gräfentonna und Döllstädt-Kühnhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben worden. Durch diese beiden Strecken und die bereits im Betriebe befindliche Theilstrecke Gräfentonna-Döllstädt der Nebenbahn Ballstädt-Tennstedt ist eine neue, kürzere Verbindung zwischen den beiden Bahnlinien Gotha-Leinefelde und Erfurt-Nordhausen hergestellt worden.

Am 10. Dezember d. J. wird die Eröffnung der Reststrecke Lebach-Nonnweiler der Neubaustrecke Wemmetsweiler-Nonnweiler-Hermeskeil des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken — zunächst für den Personen- und Gepäckverkehr — eröffnet. Die Eröffnung für den Güter-, Vieh- usw. Verkehr erfolgt zu einem späteren Zeitpunkte.

— Zur Herstellung des Oberbaues der **Eisenbahnlinie Geestemünde-Bremervörde** trifft im März 1898 eine kriegsstarke Kompagnie der Eisenbahnbrigade in Geestemünde ein, um mit dem Bau gleichzeitig eine Kriegsübung zu verbinden, die 8—10 Wochen dauern wird.

— Minister Freiherr von Crailsheim erklärte im bayerischen Landtage, dass die **Unfallstatistik für Bayern** innerhalb der letzten 15 Jahre ein durchaus erfreuliches Bild aufweise, was die Zahl der Entgleisungen und Zusammenstösse betreffe. Auch im laufenden Jahre hätte sich die Statistik günstig gestaltet, wenn nicht das Unglück in Freilassing vorgekommen wäre, welches aber, soweit die administrativen Erhebungen ergeben hätten, in keiner Weise auf Einrichtungen der Bahn, sondern einzig und allein auf die Gedankenlosigkeit des Lokomotivführers, der übrigens die Strecke wiederholt befahren und durchaus die nöthige Erfahrung gehabt habe, zurückzuführen sei. Der Minister gab hierauf eine Zusammenstellung aller im laufenden Jahre vorgekommenen Eisenbahnunfälle und des entstandenen Materialschadens (etwa 36 000 *M.*) Durch allgemeine Maassnahmen hätten diese Unglücksfälle nicht vermieden werden können, wo lokale Missstände bestanden hätten, seien dieselben abgestellt worden. Die Verminderung von Unfällen sei hauptsächlich auf das Centralweichensystem und die Doppelgeleise zurückzuführen.

— In der Sitzung des Finanzausschusses der bayerischen Abgeordnetenkammer vom 23. d. Mts. wurde vom Referenten, Freiherrn von Stauffenberg, die möglichst baldige **Aufhebung der Lokalbahnzuschläge** befürwortet.

Der Minister Freiherr von Crailsheim gab hierauf die Erklärung ab, dass die Regierung — obwohl für die Frachtzuschläge verschiedene Momente sprächen — bereit sei, den von allen Seiten zum Ausdruck gekommenen Wünschen insoweit zu entsprechen, als die Lokalbahnzuschläge bei denjenigen Lokalbahnen, welche mindestens die Betriebskosten decken, aufgehoben werden sollen. Bei neu zu bauenden Bahnen sollen die Zuschläge mindestens ein Jahr bezw. so lange erhoben werden, bis feststeht, dass die Betriebskosten gedeckt werden.

Diese Bestimmungen, mit denen die Regierung insbesondere der Landwirthschaft ein sehr weitgehendes Entgegenkommen zu beweisen gedenkt, soll mit dem 1. Januar 1898 in Geltung treten.

— In der am 22. d. Mts. in München abgehaltenen Generalversammlung des **Vereins bayerischer Holzinteressenten** (vergl. No. 85 dieses Blattes) wurde vom Vorsitzenden Herrn S. Forchheimer-Nürnberg darauf hingewiesen, dass Bayern neben der Deckung des eigenen Bedarfs an Holz etwa für 40 Millionen Mark jährlich exportire. Solle aber Bayern auf diesem wichtigen Absatzgebiet konkurrenzfähig bleiben, so müsse es solche Tarife haben, wie sie für die bayerischen Verhältnisse passen und es müsse eine durchgreifende Verbilligung des Tarifes von 30 auf 20 ₰ erfolgen.

Durch die zu hohen Frachtsätze werde Bayern von seinem Hauptabsatzgebiete, Rheinland und Westfalen, immer mehr abgedrängt; es könnte nach dort aus dem Dorado des Raubbaues, der Bukowina, sowie aus Galizien und Siebenbürgen trotz des 6000 km betragenden Seeweges billiger geliefert werden, als z. B. von Passau bei einem Eisenbahntransport von etwa 600 km. Ungerecht wirke auch die Zubilligung niedrigerer Frachten für Schleifholz zu Gunsten der Cellulosefabriken.

Diesen Ausführungen des Vorsitzenden schloss sich ein längeres Referat des Konsulenten des Vereins, Dr. Zöpfl-Nürnberg, über die Eisenbahntariffrage des bayerischen Holzverkehres, an, in welchem unter eingehender Begründung für eine durchgreifende Reform der Holztarife bezw. für billige Einheitssätze mit Staffelung eingetreten und auch der Ausbau der Wasserstrassen als durchaus im Interesse des Holzverkehres gelegen bezeichnet wurde.

Gegen diese Darlegungen wurde von anderer Seite geltend gemacht, dass sich die Interessen der Holzproduzenten von denjenigen der Landwirthschaft nicht trennen liessen, dass seinerzeit das System der Staffeltarife gerade in landwirthschaftlichen Kreisen grosse Beunruhigung hervorgerufen habe und dass deren Aufhebung speziell von den Landwirthen mit grosser Freude begrüsst worden sei. Schon aus diesem Grunde müsse man dagegen Verwahrung einlegen, dass die Staffelung gewissermaassen als das System der Zukunft anerkannt werde. Was die Wasserstrassen betrifft, so seien die bayerischen Landwirthe keine absoluten Gegner derselben; immerhin sei aber auch hier eine gewisse Vorsicht geboten, und es müsse die Frage noch näher untersucht werden, ob durch dieselben mehr der Export als der Import begünstigt werde,

Ein aus der Versammlung gestellter Antrag, sofort durch Petitionen an maassgebender Stelle um Herabsetzung der Holztarife vorstellig zu werden, wurde dahin erledigt, dass dem zu wählenden Ausschusse die Einleitung aller ihm nothwendig erscheinenden Schritte übertragen würde.

— Nach vorläufigen Festsetzungen stellen sich die **Betriebsergebnisse der sächsischen Staatseisenbahnen im Monate Oktober d. J.** wieder recht günstig dar. Namentlich weisen die Einnahmen aus dem Personenverkehre gegen den gleichen Monat des Vorjahres einen ansehnlichen Ueberschuss auf. Die Einnahmen aus diesem Verkehre umfassen 3 051 155 *M.* (+ 173 705 *M.* gegen Oktober 1896); aus dem Güterverkehre wurden 6 728 509 (— 74 458) *M.* und aus sonstigen Quellen 543 643 (+ 81 160) *M.* vereinnahmt. Die Gesammteinnahme beziffert sich hiernach auf 10 323 307 (+ 181 407) *M.* In dem Zeitabschnitte vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. belief sich die Gesammteinnahme auf 94 256 064 *M.*, d. s. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres 3 182 229 *M.* mehr. Von dieser Summe entfallen auf den Personenverkehr 29 982 345 (+ 1 211 087) *M.*, auf den Güterverkehr 59 392 489 (+ 1 588 954) *M.* und auf son-

stige Quellen 4 881 230 (+ 382 188) *M.* Auf 1 km Bahnlänge kommt in dem gedachten Zeitabschnitte 1897 eine Mehreinnahme von 732 *M.*

— Betreffs der **Ueberbürdungsfrage** äusserte sich der Finanzminister von Watzdorf im sächsischen Landtage folgendermaassen:

„Es habe sich die Presse vielfach mit dieser Frage beschäftigt und sie sei dabei zu ausserordentlich ungünstiger Beurtheilung der bestehenden Zustände und der Maassnahmen der Eisenbahnverwaltung gelangt. Niemand könne ein grösseres Interesse daran haben, dass die Eisenbahnbeamten zufrieden seien und dass sie nicht über ihre Kraft in Anspruch genommen würden, als die Betriebsverwaltung selbst, die am meisten darunter zu leiden habe, wenn die Beamten unzufrieden seien. Wie aber in jedem Menschenleben Zeiten vorkämen, wo einer mehr arbeiten müsse als sonst und als er bei längerer Dauer aushalten könne, so sei das erst recht nicht zu vermeiden bei der Eisenbahnverwaltung mit ihren wechselnden Bedürfnissen und Perioden ausserordentlich steigenden Verkehrs. Aus einer einmaligen aussergewöhnlichen Dienstleistung lasse sich keineswegs auf eine Ueberanstrengung im allgemeinen schliessen, und es müsse doch auch damit gerechnet werden, dass im Interesse der allgemeinen Sicherheit möglichst nur geschultes Personal im Dienste verwendet werde und dass es nicht möglich sei, geschultes Personal ohne weiteres aus der Erde zu stampfen. Dass der Regierung nichts ferner liege, als auf Kosten der Sicherheit und der Gesundheit ihrer Beamten Ersparnisse zu machen, habe sie schon in früheren Perioden zur Genüge bewiesen und auch jetzt seien wieder beträchtliche Personalvermehrungen in Aussicht genommen. Weiter sollten die unteren Eisenbahnbeamten eine Aufbesserung erfahren, die allerdings eine bedeutende Mehrbelastung in sich schliesse. Ob freilich alle Wünsche werden Befriedigung finden, müsse dahingestellt bleiben. Es gebe leider Parteien, deren ganzes Streben darauf gerichtet sei, in der Brust ihrer Mitmenschen das Gefühl der Zufriedenheit unter keinen Umständen aufkommen zu lassen, mögen die Verhältnisse wie immer gestaltet sein. Den Einflüssen solcher Elemente sei es auch zu danken, wenn aus den Kreisen der Eisenbahnbeamten schon Wünsche und Anträge an die Regierung herangetreten seien, deren Unausführbarkeit jedem, der nur einigermaassen die Verhältnisse übersehen könne, ganz ausser Zweifel stehen müsse. Er bitte die Eisenbahnbeamten, deren Pflichtgefühl und aufopfernden Diensteifer er schon wiederholt anzuerkennen Gelegenheit genommen habe, das Vertrauen zu ihren Vorgesetzten nicht durch unberechtigte Einflüsse von aussen erschüttern zu lassen, Einflüsse, welche unter der Maske der Fürsorge ganz andere Zwecke verfolgen."

Man darf dem Minister nur dankbar sein, dass er die Verhältnisse in klarer und offener Weise so kennzeichnete, wie sie thatsächlich sind. Jede Maassnahme, die auf wirthschaftliche Besserstellung der unteren Bahnorgane hinausläuft, wird mit Genugthuung zu begrüssen sein. Wo soll es aber mit der Eisenbahnverwaltung hinkommen, wenn unter den gegenwärtigen exceptionellen Verkehrsverhältnissen jede, auch nur vorübergehende Mehrbelastung des einzelnen Bediensteten zu Angriffen benutzt wird, welche die öffentliche Meinung grundlos erregen und das Einvernehmen zwischen Verwaltung und Personal in der bedenklichsten Weise stören! Dass hiermit nur die Geschäfte der Sozialdemokratie geführt werden, ist klar.

— Im sächsischen Landtage scheint sich eine Bewegung zu Gunsten der **Einschränkung des Verkehrs der I. Wagenklasse** vorzubereiten. Wenigstens ist gelegentlich der allgemeinen Vorberathung über den Staatshaushaltsetat und des Finanzgesetzes von konservativer Seite erklärt worden, dass man für Aufhebung der I. Wagenklasse im inneren Verkehr einzutreten gedenke. Als Grund wurde angeführt, dass diese Wagenklasse von zahlenden Reisenden nur in sehr beschränktem Maasse benutzt werde, was schon daraus hervorgehe, dass beispielsweise der Ertrag der IV. Wagenklasse den der ersten um das 13 fache übertreffe.

— Die juristisch gebildeten Direktionssekretäre bei der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen sollen für die Zukunft das Dienstprädikat **Direktionsreferendare** erhalten.

— Der neue Etat der sächsischen Staatsbahnen bringt — wie gemeldet wird — auch die Anstellung eines **technischen Zugrevisors**, um für die fahrenden Züge eine bisher noch nicht vorhanden gewesene regelmässige technische Aufsicht zu schaffen, welche dem Betriebs-Maschinenbüreau unterstellt werden soll. Bei der grossen Ausdehnung des sächsischen Eisenbahnnetzes ist die Thätigkeit dieses Beamten eine überaus vielseitige und verantwortliche, denn die Ausrüstung der Züge namentlich der Personenzüge ist im Laufe der Zeit mit Einführung der verschiedenen Heizungen, der Gasbeleuchtung, der durchgehenden Bremsen und sonstiger hochentwickelter Einrichtungen in der Behandlung immer zahlreicher und schwieriger geworden.

— Das königlich sächsische Finanzministerium hat beschlossen, die normalspurige **Nebeneisenbahn von Limbach nach Wüstenbrand** am 1. Dezember d. J. dem allgemeinen Verkehre zu übergeben.

— **Badische Bahnprojekte.** Die anlässlich der Eröffnung des badischen Landtages gehaltene Thronrede kündigt Vorlagen an für die Fortsetzung der Bodenseebahn von Ueberlingen nach Friedrichshafen, der Elzthalbahn von Waldkirch nach Elzach und für den Bau einer Verbindungsbahn von Eppingen nach Steinsfurt.

— Der dem Landesausschuss des **Reichslandes** demnächst vorzulegende Etatsentwurf für 1898/99 sieht die Ausführung der **Bahnprojekte Metz - Chateau-Salins** und **Fentsch - Deutsch-Oth** vor. Beide Bahnlinien werden bis nahe an die französische Grenze führen.

— Eine Eingabe der Vertrauensmänner der westlichen Provinzen in Sachen des geplanten **Rhein - Weser - Elbekanals** ist — wie die „Vossische Zeitung" berichtet — vom Ministerium abschlägig beschieden worden. In dem Bescheid wird u. a. ausgeführt: Dem Landtage einen Gesetzentwurf über die Herstellung der gedachten Kanalverbindung vorzulegen, bevor die Bereitwilligkeit der Kommunalverbände usw. zur Uebernahme der geforderten Leistungen sicher gestellt ist, kann nicht in Aussicht genommen werden, denn die opferbereite Theilnahme der Interessenten bildet gerade den Prüfstein für die Bauwürdigkeit und Ertragsfähigkeit des Kanals. Ohne ihre vorherige Sicherstellung wird weder die Staatsregierung noch der Landtag die Ueberzeugung gewinnen können, dass die aussergewöhnlich hohe Belastung, welche das Unternehmen dem Staate nach verschiedenen Richtungen hin auferlegt, seinem wirthschaftlichen Werthe entspricht. Das empfohlene Vorgehen verbietet sich aber auch durch die Erfahrungen, die beim Bau des Dortmund-Emskanals gemacht worden sind. Hier hat es nach Erlass des Kanalgesetzes jahrelanger Verhandlungen und eines neuen Aktes der Gesetzgebung bedurft, um endgültig die Interessentenleistungen zu regeln, sodass bei Beginn der Bauausführung die Projekte und Kostenanschläge bereits veraltet und unbrauchbar geworden waren und infolge hiervon beträchtliche Anschlagsüberschreitungen eingetreten sind, welche ein abermaliges Herantreten an den Landtag erforderlich machten. Die beantragte gleichzeitige Herstellung zweier Verbindungen vom Dortmund-Emskanal nach dem Rheine — der sogenannten Südemscher und der Lippelinie — kann schon um deswillen nicht erfolgen, da sie die grossen Kosten des Unternehmens noch sehr erheblich vermehren würde.

— Bezüglich des **masurischen Schifffahrtskanals** (vergl. Nr. 86 d. Ztg) hat nunmehr auch der Vorstand der ostpreussischen Landwirthschaftskammer mit 5 gegen 2 Stimmen nachstehende ablehnende Beschlüsse gefasst:

Eine Befürwortung des Projektes des masurischen Schifffahrtskanals wird aus folgenden Gründen abgelehnt: 1. Der Kanal würde nur einigen wenigen Theilen der Provinz und zwar hauptsächlich den Interessen des Forstfiskus nützen. 2. Der Kanal würde infolge der nördlichen Lage der Provinz nur einen Theil des Jahres über nutzbar und gewöhnlich dann durch Frost geschlossen sein, wenn die Landwirthschaft denselben benutzen müsste. 3. Der Kanal würde eine neue Einbruchspforte für russisches Getreide werden. 4. Es erscheint allein nützlich, die für den Kanal auszuwerfenden Summen staatlicherseits zum Bau von Eisenbahnen (Klein- bezw. Nebenbahnen) zu verwenden, die nicht einem kleinen Theile, sondern wohl der ganzen Provinz von einem erheblicheren Nutzen sein werden als der fragliche Kanal.

Im übrigen wurde beschlossen, die Sache noch dem Plenum der Landwirthschaftskammer zu unterbreiten.

— **Personalnachricht.** Der königlich preussische Oberbaurath Wernich, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Kattowitz, ist gestorben.

Oesterreich - Ungarn.

— Der **Stand der Eisenbahnbauten** in Oesterreich stellt sich Ende September folgendermaassen: Die Länge der im Baue befindlichen Hauptbahnen Marienbad-Karlsbad, Karlsbad-Johanngeorgenstadt, Chodorów-Podwysokie, Beraun - Duschnik,

Gürtellinie der Wiener Stadtbahn und Vorortelinie der Wiener Stadtbahn erfuhr gegenüber dem Schluss des Vormonats keine Veränderung und betrug 158,2 km. Was die Lokalbahnen betrifft, so sind durch den Baubeginn der Lokalbahnen Kuttenthal-Unter-Cetno 8,7 km, Petrowitz-Karwin 10,0 km, Obergrafendorf-Mank 18,0 km, Wolframs-Teltsch 23,9 km und einer Theilstrecke der Prager elektrischen Bahnen 1,9 km, zusammen 62,5 km im Monate September 1897 zugewachsen, dagegen durch die Bauvollendung des restlichen Theiles der Lokalbahn Cercan-Modran sammt Flügel Mechenic-Dobris, welcher am 22. September eröffnet wurde (die übrigen Strecken sind seit 18. Januar eröffnet), 45,5 km, dann der restlichen Strecke der Schneebergbahn, welche am 25. September eröffnet wurde (die übrigen Strecken sind seit 15. April bezw. 31. Mai eröffnet), 2,3 km, ferner der Theilstrecke der elektrischen Bahn Prag-Zizkov-königl. Weinberge, welche am 17. September eröffnet wurde (die übrige Strecke ist seit 25. Juni eröffnet), 3,2 km, und der Reichenberger elektrischen Strassenbahnen, welche am 24. August eröffnet wurden, 5,3 km, zusammen 56,3 km abgefallen.

Es verbleiben somit am Schlusse des Monates September 656,2 km Lokal- (Klein-) bahnen (gegen 650 km am Schlusse des Vormonates) in Bauausführung.

— Der Reichsrathabgeordnete Dr. Russ hat für die am 3. Dezember einberufene Session des Staatseisenbahnrathes folgenden Antrag angemeldet: „Der Staatseisenbahnrath wolle in Erwägung der ungewöhnlich grossen Zahl von Eisenbahnunfällen, welche sich im laufenden Jahre ereignet haben, beschliessen: 1. Die Regierung wird dringend eingeladen, einen regelmässigen **Betriebs-Elementarunterricht** auf den Strecken der österreichischen Staatsbahnen einzurichten, welcher den Selbstunterricht des Betriebspersonales, den periodischen Unterricht und die Nachprüfung durch die Betriebsvorstände sowie die Unterweisung und Ueberprüfung des Betriebspersonales durch Direktionsbeamte organisirt. 2. Die Regierung wird weiter ersucht, darauf hinzuwirken, dass jene Privatbahnen, welche einer solchen Einrichtung entbehren, dieselbe in gleicher Art wie die Staatsbahnen und spätestens gleichzeitig mit diesen ins Leben rufen.

— Den Entdeckern einer unrichtigen Inhaltsangabe in den Frachtbriefen bezw. einer Wagenüberlastung wurden bisher bei der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung Prämien zuerkannt. Dieselben waren auf 25 % des tarifmässigen Frachtzuschlags, und wenn die Entdeckung erst gelegentlich der Zoll- oder Steuerrevision erfolgte, auf 10 % des tarifmässigen Frachtzuschlags festgesetzt. Das Eisenbahnministerium hat nunmehr diese Prämien aufgehoben und angeordnet, dass an ihrer Stelle den Bediensteten, durch deren Thätigkeit **unrichtige Inhaltsangaben im Frachtbriefe oder Wagenüberlastungen** entdeckt wurden, angemessene **Remunerationen** nach Ablauf eines Kalenderjahres, oder, wenn dies mit Rücksicht auf die besondere Wichtigkeit des betreffenden Falles wünschenswerth erscheint, ausnahmsweise auch schon im Laufe des Jahres durch die vorgesetzte Staatsbahndirektion zuerkannt werden sollen.

— Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 gelangt ein neuer **Tarif der österreichischen Staatsbahnen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut** usw. im Lokalverkehre zur Ausgabe. Die neuen, in Kronenwährung erstellten Personen- und Gepäcktarife enthalten gegenüber den bisherigen Tarifsätzen theils Erhöhungen, theils Ermässigungen. Die Erhöhungen betragen im Personenverkehre in allen Wagenklassen und Zuggattungen innerhalb der Entfernungen von 50 bis 300 km in den ungeraden Myriameterzonen 1 Heller und in der Entfernung von 261 bis 270 km in der I. Klasse der Personenzüge 3 Heller. Im Gepäckverkehre treten dagegen bei Entfernungen über 300 km in den ungeraden Myriameterzonen Ermässigungen der Gepäcktaxen von 1 Heller für 10 kg und Myriameter ein.

— Dem Vernehmen nach hat der neue **Statutenentwurf der Dux-Bodenbacher Bahn** die Genehmigung des Eisenbahnministers erhalten. Die Gesellschaft wird unter der bisherigen Firma fortbestehen, mit dem Rechte, sowohl Lokalbahnen zu bauen und zu betreiben, als auch Kohlenwerke zu betreiben. Ihr Wirkungskreis wird auf ganz Böhmen ausgedehnt, während sie bisher nur zu solchen Eisenbahnbauten und Kohlenerwerbungen berechtigt war, welche im Zusammenhange mit dem nunmehr verstaatlichten Netze der Dux-Bodenbacher Bahn standen. Behufs Beschaffung neuen Kapitals wird der Gesellschaft die Ausgabe neuer Aktien à 200 fl. bewilligt, doch ist Voraussetzung hierfür die Zusammenlegung der gegenwärtig umlaufenden Stücke auf das gleiche Nominale.

— Mit Cirkular vom 14. April d. J. wurde seitens der Direktion der österreichischen Nordwestbahn auf Anregung des Eisenbahnministeriums verfügt, dass es von nun ab bei Neubesetzung von Stationen den **Bediensteten der Nordwestbahn** nicht mehr gestattet sein werde, zur Erzielung eines Nebeneinkommens einen **Kohlenhandel** zu führen. Es ist anzunehmen, dass diese Maassregel erfolgte, um den Kohlenhändlern in den betreffenden Stationen jeden Anlass zu Beschwerden über Beeinträchtigung in ihrem Gewerbe zu benehmen. Auch bei anderen Bahnverwaltungen, deren Bediensteten bisher der Kohlenhandel gestattet ist, geht das Bestreben dahin, denselben allmählich abzustellen.

— Das „Reichsgesetzblatt“ veröffentlicht die **Konzessionsurkunden** für die normalspurige Lokomotiveisenbahn von der Station Chabowka der österreichischen Staatsbahnen über Neumarkt nach Zakopane, und für die eventuelle Fortsetzungsstrecke von Neumarkt bis zur Landesgrenze gegen Ungarn, ferner für eine normalspurige Lokalbahn von Deutschbrod über Pribislau nach Saar. Für letztere Bahn gewährt der Staat eine Garantie bis zu dem jährlichen Maximalbetrag von 58 900 fl. als Sicherstellung der 4 % Verzinsung eines Prioritätsanlehens im Reinbetrage von 1 388 000 fl.

— **Der übermüdete Lokomotivführer.** Zum zweiten Male seit kurzer Zeit hatten sich die Gerichte mit dem Falle zu beschäftigen, dass ein wegen Verschulden an einem Bahnunfalle angeklagter Bahnbediensteter die Verantwortung unter Hinweis auf Uebermüdung ablehnte. Ein Lokomotivführer stand diesmal unter der Anklage, durch Fahrlässigkeit im Dienste das Vergehen gegen die Sicherheit des Lebens begangen zu haben. In einer Station stiessen hinter dem Einfahrtswechsel zwei Lastzüge aufeinander. Einige Zugbegleiter erlitten unbedeutende Verletzungen, ein Kondukteur jedoch trug einen schweren Rippenbruch davon, dessen Heilung eine einmonatliche Spitalpflege erforderte. Die Bahn selbst erlitt beträchtlichen Schaden. Die Schuld des Lokomotivführers lag nach der Anklage darin, dass er, trotzdem ihm der Stationsbeamte aus Leibeskräften zurief, den Zug zum Halten zu bringen, nicht Kontredampf gab, überhaupt, als wenn er geschlafen hätte, über das „Polizeizeichen“ der Station hinausfuhr. Der Angeklagte misst dagegen dem Stationsbeamten die Schuld an dem Unfalle bei, weil derselbe gleichzeitig zwei Züge in die Station einfahren liess. Er behauptet ferner, dass er bei der Einfahrt in die Station plötzlich von einer ohnmachtähnlichen Erstarrung ergriffen worden sei, sodass er überhaupt weder sah noch hörte.

Diese Verantwortung nun bezeichneten die Gerichtsärzte als nicht wahrscheinlich und schwer möglich.

Gegenüber diesem Gutachten lag dem Gerichte eine Eingabe des Vertheidigers des Angeklagten vor, welche unter Zeugenbeweis stellte, dass der Angeklagte trotz eines dreistündigen Aufenthaltes in der betreffenden Station keine Zeit gehabt, Trank oder Speise zu sich zu nehmen, da er die Maschine umdrehen und ausrüsten musste, sodass er 16 Stunden 55 Minuten ohne Nahrung im Dienste gestanden habe. Durch diese Umstände und durch die abnorme Tageshitze, durch den ungemein dichten Nebel, der herrschte, sei ein derartiger Schwächezustand, wie der Angeklagte erlitten habe, wohl glaubhaft.

Die Verhandlung endete mit der Freisprechung des Angeklagten aus den vom Vertheidiger geltend gemachten Gründen, dass der Angeklagte durch Ermüdung in einen die Verantwortlichkeit ausschliessenden Zustand gerathen sei.

— Der Kondukteur einer österreichischen Eisenbahnverwaltung wurde vom zuständigen Kreisgericht des **Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens** im Sinne des § 337 bezw. § 335 des Strafgesetzes deshalb als schuldig erkannt und zu einer Arreststrafe verurtheilt, weil er in seiner Eigenschaft als Zugführer und Kondukteur eines Omnibuszuges bei dem Eintreffen desselben an der Haltestelle, ohne sich die Ueberzeugung zu verschaffen, welche Reisenden an dieser Haltestelle auszusteigen gesonnen seien und ob dieselben auch wirklich ausgestiegen seien — das Signal zur Abfahrt des Zuges gab, welche Unterlassung zur Folge hatte, dass eine erst im Aussteigen begriffene Reisende durch den in Bewegung gesetzten Eisenbahnzug zu Boden geschleudert und überfahren wurde und hierbei eine schwere körperliche Beschädigung erlitt.

Der oberste Gerichts- als Kassationshof gab der Nichtigkeitsbeschwerde gegen diese Verurtheilung keine Folge.

— Die niederösterreichische Landeshypothekenanstalt soll bekanntlich künftig Darlehen nicht nur gegen grundbücherliche Sicherstellung, sondern auch dann gewähren, wenn dieselben ihre Deckung in der Steuerkraft jener öffentlichen Körperschaften finden, „die mit dem Rechte der Umlageneinhebung und der Einbringlichmachung im Wege der politischen Exekution gesetzlich ausgestattet sind“. Mit Rücksicht auf die im Lokalbahngesetze ausgesprochene Steuer- und Gebührenfreiheit schlägt nun der Landesausschuss vor, dass die zu Zwecken der Erbauung von Lokaleisenbahnen gewährten Kommunaldarlehen in Schuldverschreibungen zugezählt werden, welche unter der Bezeichnung

niederösterreichische Landes-Eisenbahnschuldscheine zur Ausgabe gelangen und sich hierdurch von den übrigen Kommunaldarlehen, welche eine gleiche Steuer- und Gebührenfreiheit nicht geniessen, unterscheiden, und fügt zur Unterstützung dieses Antrages bei, dass ein gleicher Vorgang seitens der Landesanstalten der Kronländer Böhmen, Galizien und Mähren eingehalten wurde.

— **Die Hotels der Südbahn.** Die Compagnie internationale des grands Hôtels Europèens (ein Zweigunternehmen der internationalen Schlafwagengesellschaft) hat mit der Gesellschaft Quarnero bezüglich Lovranas einen Vertrag abgeschlossen, demzufolge in Lovrana ein grosses Hotel- und Badeetablissement mit Parkanlagen, Speiseterrassen, Kasino, Seebädern und Warmbadeanlage als Mittelpunkt des künftigen Kurortes geschaffen werden soll. Begreiflicherweise richtet nun die internationale Schlafwagengesellschaft ihr Augenmerk darauf, die sämmtlichen Etablissements an der „österreichischen Riviera" in ihrer Hand zu vereinigen und somit auch die Etablissements der Südbahn in Abbazia an sich zu bringen. Von anderer Seite soll man die Semmeringhotels der Südbahn für eine ins Leben zu rufende neue Aktiengesellschaft erwerben wollen. Einem prinzipiellen Widerstande dürften diese Bestrebungen bei der Verwaltung der Südbahn nicht begegnen, deren Standpunkt in dieser Frage ja schon durch den seinerzeitigen Verkauf der Hotels in Toblach markirt erscheint. Allerdings müssten die Bedingungen, unter welchen die Abstossung des Hotelbesitzes erfolgen könnte, für die Südbahn sehr vortheilhafte sein, da derselbe nach dem in der letzten Generalversammlung erstatteten Geschäftsberichte eine Verzinsung von mehr als 7% abgeworfen hat. Bis Ende 1896 waren in den Hotelanlagen in Abbazia, am Semmering und in Görz 2 713 104 fl. investirt, die einen Ertrag von 198 060 fl. ergaben.

— **Zur Geschichte der Heizung der Personenwagen.** Ingenieur Thamm, der Erfinder des nach ihm benannten Luftheizungssystems für Eisenbahnwagen, schildert in der „Oesterr. Eisenbahnzeitung" die ältesten Heizversuche auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Danach erfolgte die vereinzelte Anbringung einer festen Heizvorrichtung zum ersten Male im Winter 1864/65 (nachdem man vorher schon transportable Wärmeflaschen verwendet hatte).

Als nämlich die Kaiserin von Oesterreich im Winter des Jahres 1864/65 von Wien nach Dresden fuhr, und zu dieser Reise der kurz vorher von der Firma Lauenstein in Hamburg gelieferte grosse dreiachsige Hof-Salonwagen benutzt wurde, beklagte sich die hohe Frau über grosse Kälte in dem mit Heizvorrichtung nicht versehenen Wagen und gab diese Klage Veranlassung, den Wagen beheizbar zu machen.

Die Ausführung erfolgte, da programmgemäss eine Feuerstelle im Wagen ausgeschlossen war, nach vielfachen Versuchen mittelst in das Wagengestell bleibend eingelagerten verzinkten Wärmeflaschen, welche mit auf 60 und mehr Grad erhitztem Tenderwasser gefüllt wurden.

Die Beheizung bewährte sich vorzüglich, die Einrichtung ist heute noch intakt, nur machte die Füllung, besonders in Stationen einer fremden Bahn, viele Umständlichkeiten und dauerte es viele Stunden, bis ein genügend hoher Temperaturgrad im Wagen erzielt wurde. Regulirbar war die Beheizung nicht, jedoch hielt die Wärme über 10 Stunden gleichmässig an und es blieb der Fussboden des Wagens immer warm.

Die Einrichtungs- und Betriebskosten dieser Heizvorrichtung liessen indessen ihre allgemeinere Anwendung nicht zu, sodass sie nur noch bei zwei im Jahre 1870 gebauten Hof-Salonwagen zur Ausführung kam. Vorher schon und zwar im Jahre 1868 wurden 21 Wagen I. und II. Klasse für den Schnellzug Wien-Oderberg mit Dampfheizung versehen.

Die Ausführung erfolgte durch die Augsburger Firma Johannes Haag, deren Chef die Konstruktion von Amerika herübergebracht hatte, unter Erfüllung der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gestellten Bedingung, dass der Heizdampf nicht von einem mitgeführten eigenen Kesselwagen, sondern von der Zuglokomotive entnommen werden solle, um das Mitführen eines solchen Wagens zu ersparen.

Die Einrichtung hat sich bewährt und ist die heutige Konstruktion im grossen ganzen noch dieselbe wie damals.

Es war nur zu natürlich, dass die Beheizung der Wagen dieses Zuges den Wunsch des reisenden Publikums nach beheizten Wagen auch bei anderen Zügen steigerte, welcher Wunsch die Verwaltung in ihrem Vorhaben, die Wagenbeheizung zu verallgemeinern, bestärkte.

An eine Ausdehnung der Dampfheizung für die Wagen der Personen- und gemischten Züge, wohl das nächstliegendste, konnte nicht gedacht werden, weil die Zahl der gemischten Züge nicht unbedeutend und bei denselben, wegen vorgeschriebener Stellung der Personenwagen am Ende des Zuges die Dampfentnahme von der Zuglokomotive nicht möglich war, sondern die Mitführung von eigenen Kesselwagen nothwendig gewesen wäre, was den Betrieb vertheuert hätte. Bevor man sich über das zu wählende Heizsystem schlüssig machte, wurde Thamm (im Dezember 1871) nach Deutschland entsendet, um dort nach einem geeigneten Heizsystem Umschau zu halten. Im allgemeinen hatte keine der besuchten Bahnen, darunter alle grösseren, ihre sämmtlichen Züge beheizt und befanden sich die meisten mit der Heizung noch im Versuchsstadium. Angetroffen wurde die Beheizung der Wagen I. und II. Klasse mit Briketts und die der III. Klasse mit in die Wagen eingestellten Füllöfen, ferner bei einigen Schnellzügen die Haag'sche Dampfheizung.

In einem über die Reiseergebnisse erstatteten Bericht wurde von der Einführung der Ofen- und Brikettsheizung, weil gefährlich und gesundheitsschädlich und bei der Brikettsheizung noch wegen der grossen Anschaffungs- und Betriebskosten abgerathen, von der Dampfheizung aber nur insolange, als gemischte Züge verkehren würden, da daran festgehalten wurde, dass der Dampf der Zuglokomotive entnommen werden solle.

Diese Verhältnisse liessen den Gedanken reifen, ein anderes neues, von diesem Mangel freies Heizsystem zu finden, was denn auch im Winter 1871/72 nach langen, mühevollen Versuchen gelang und noch den Vorzug der Verbindung mit einer Ventilation des Wageninnern besass; es war dies die noch heute bei 116 Wagen vorhandene sogen. Thamm-Rothmüller'sche Luftheizung, welche in diesem Winter das 25jährige Erfindungsjubiläum feiert.

— Zu Ehren von 43 Zugbegleitern der österreichischen Staatsbahnen, welche eine Dienstzeit von 39 bis 25 Jahren vollendet haben, gab der **„Verein Flugrad"** in Wien ein Fest, dem Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg und zahlreiche Beamte der Staatseisenbahn-Verwaltung beiwohnten. Der Minister gab in einer bei diesem Feste gehaltenen Rede seiner Freude Ausdruck, dem Feste beiwohnen und den Jubilaren persönlich seine Glückwünsche ausdrücken zu können. Ihm seien die Härten und Schwierigkeiten des Eisenbahndienstes wohl bekannt, er werde auch nach Möglichkeit den Wünschen der Eisenbahner Rechnung tragen. Den jüngeren Eisenbahnern mögen die Jubilare, welche sich durch Treue und Fleiss ausgezeichnet haben, als Muster dienen und sie zur weiteren Pflichterfüllung in dem schweren Dienste anspornen. Der Minister beglückwünschte sodann die Jubilare und schloss mit einem Hoch auf dieselben.

— **Genehmigung von Gesetzentwürfen, betreffend den Bau und Betrieb von Eisenbahnlinien.** Das ungarische Oberhaus hat die vom Abgeordnetenhause bereits angenommenen Gesetzentwürfe zu Gunsten der projektirten Linien Szécsány-Számos-Alibunár, Számos-Antalfalva, Vészto-Kotegyán-Hollód, Püspök-Ladány-Füzesgyarmat und die Vereinigung der Konzessionen der Békéser und Mátraer Lokalbahnen und der Vizinalbahn Kis-Ujszállás-Dévaványa-Gyoma ohne Bemerkungen angenommen und die Ministerialberichte über die Konzessionirung der Arvathalbahn und der Vizinalbahn Szatmár-Fehérgyarmat zur Kenntniss genommen.

— Die ungarischen Staatsbahnen haben aus dem Verkehre des Monats Oktober d. J. eine beträchtliche **Abnahme des Getreide- und Mehlverkehrs** zu verzeichnen; die gesammten Einnahmen des Monats Oktober betrugen 8 400 000 gegen 9 400 000 fl. im Oktober vorigen Jahres. In den ersten 10 Monaten dieses Jahres ergab sich eine Einnahme von 73 800 000 fl., d. i. eine Abnahme um 2 700 000 fl. gegenüber der gleichen Periode des Vorjahrs, wobei jedoch das Millenniumsjahr mit in Betracht zu ziehen ist. Gegenüber den ersten 10 Monaten des Jahres 1895 ergibt sich für das laufende Jahr eine Erhöhung der Einnahmen von 4 700 000 fl.

— Der Verwaltungsrath der **Kaschau-Oderberger Bahn** hat, einer Aufforderung der österreichischen Regierung entsprechend, den Beschluss gefasst, vom 1. Januar 1898 ab auf der österreichischen Strecke den **Kreuzer-Zonentarif** der Staatsbahnen mit einigen unwesentlichen Modifikationen einzuführen. Die auf Grund des Zonensystems erstellten neuen Personentarife involviren gegenüber den heutigen Gebühren im allgemeinen namhafte Ermässigungen der Fahrpreise; lediglich in einigen Relationen, speziell des Schnellzugverkehres, tritt eine unwesentliche Erhöhung der Fahrgebühren ein.

Wie die „Budapester Korrespondenz" meldet, wird das von der Kaschau-Oderberger Bahn zu **Investitionszwecken** sowohl für die österreichischen wie für die ungarischen Linien aufzunehmende **Anlehen** sich mit je 3 500 000 fl., zusammen also mit 7 000 000 fl., beziffern.

— Das **Projekt** einer Eisenbahn **Sissek-Petrinja-Glina-Karlstadt** taucht, nachdem dessen Durchführung seit Jahrzehnten wiederholt vergeblich versucht wurde, neuerlich auf

und bereisten vor kurzem Ingenieure eines Budapester Unternehmerkonsortiums die Strecke der projektirten Eisenbahn.

Auf das Zustandekommen dieser Bahnverbindung setzt die Bevölkerung des berührten Gebietes, welche in den letzten Jahren durch Hagelschläge, Missernten, Schweine- und Rinderpest, Reblaus und Peronospera auf das Aergste heimgesucht wurde und sich in drückender Nothlage befindet, die allergrössten Hoffnungen; es ist auch in der That anzunehmen, dass der Bau der Bahn Sissek-Karlstadt in den heutigen traurigen Verhältnissen Wandel schaffen würde; denn dieses Gebiet ist von der Natur zum Industriebezirk Kroatiens prädestinirt. Das Kraljevczaner Kohlenbecken, welches 1 200 Millionen Metercentner erschlossener, trefflich gelagerter Kohlen birgt, würde sofort in Betrieb gesetzt werden können. Die Urwälder der Samarica, die ausgedehnten Staatsforste und die Forste der Vermögensgemeinden und der Stadt Petrinja würden erst durch den Bahnbau ihre richtige Verwerthung finden. Ebenso würden die ausgezeichneten Thon- und die reichen Kupfer- und Eisenerzlager zur Ausbeute kommen. Leider müssen die Aussichten auf ein Zustandekommen der Bahn, wenn nicht die Staatsverwaltung dasselbe (wie es schon im Gesetzartikel XXXVIII: 1870 vorgesehen war) finanziell unterstützt, auch dermalen noch als wenig günstig bezeichnet werden

— **Rettungsapparate an den Strassenbahnwagen.** Vor einiger Zeit hatte der Handelsminister die beiden Budapester Strassenbahngesellschaften aufgefordert, Apparate zur Verhütung von Unfällen an einigen Wagen anbringen zu lassen, um mit denselben Versuche anstellen zu können. Als erste hat nun die Budapester elektrische Stadtbahngesellschaft solche Sicherheitsvorrichtungen eingeführt und am 1. Dezember d. J. wird auf Anordnung des Ministers die Erprobung derselben stattfinden.

— **Personalnachrichten.** Der mit dem Titel und Charakter eines Sektionschefs ausgezeichnete Ministerialrath Dr. Franz Libarzik, Vorstand der Sektion III für kommerzielle Angelegenheiten, wurde zum wirklichen Sektionschef ernannt. Ferner wurde dem Ministerialrath Dr. Karl Zehetner, Vorstand des Departements für Organisations- und sonstige allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, der Titel und Charakter eines Sektionschefs verliehen.

Vereins-Ausland.

— Die **serbische Regierung** wird, wie aus Belgrad gemeldet wird, demnächst eine technische Kommission ernennen, die mit den Vorarbeiten, betreffend den **Bau einer grossen Transversalbahn** und eines über 1 000 km umfassenden Netzes von Vizinalbahnen, betraut werden wird.

— Ueber den Stand der technischen Arbeiten an der **Jungfraubahn** wird aus Bern geschrieben: In Lauterbrunnen ist eine Wasserkraft von 2 400 PS. nutzbar gemacht; die Hälfte wird eben in Betrieb gesetzt, um für die Tunnelbohrung am Eigergletscher die elektische Kraft zu liefern. Die Stromleitung vom Turbinenhause bis zur Station Scheidegg und zum Eigergletscher, 10 km lang, ist vollendet und die offene Linie zwischen der Scheidegg und dem Eigergletscher mit einem Tunnel von 80 m in der Hauptsache fertiggestellt, so dass der elektrische Bahnbetrieb auf dieser Strecke in der zweiten Hälfte des Juni 1898 eröffnet werden kann. In den Haupttunnel ist man durch Handbohrung etwa 150 m tief eingedrungen. Für 75 bei der elektrischen Tunnelbohrung zu beschäftigende Arbeiter sind Vorräthe für den ganzen Winter bereits beim Eigergletscher aufgestapelt. Die Vermessungen zur Bestimmung der Strecke des grossen Tunnels sind nach einer Arbeit von zwei Jahren im wesentlichen durchgeführt. Durch eine in Begleitung von Ingenieuren vorgenommene Besichtigung von Bergwerken, wo neben dem Handbetriebe der elektrische Bohrer arbeitet, hat sich nach wiederholten Berechnungen die Ueberzeugung befestigt, dass die Kosten des Tunnels sich wesentlich niedriger stellen werden, als sie 1896 berechnet wurden. Mit 200 Frcs. für das laufende Meter wird man bei einem Tunnel von 14 m Querschnitt bis zum Jungfraujoche ausreichen, was gegenüber dem früheren Anschlage eine Ersparniss von etwa 1 Million Francs ausmacht. Von dort bis zum Jungfraugipfel wird das Meter 350 Frcs. kosten. Wiederholte Untersuchungen der Schneeverhältnisse haben ergeben, dass man schon in einer Tiefe von 25—30 m unter der Schneedecke und nicht, wie man früher annahm, erst in einer solchen von 70 m auf den harten Felsen stösst. Die Zahl der jährlichen Passagiere wird auf 15 000 berechnet.

— Das russische Verkehrsministerium soll angesichts der günstigen Resultate, die mit dem **Bau von Staatseisenbahnen** erzielt sind, beschlossen haben, das Gebiet dieser fiskalischen Operationen bedeutend zu erweitern. Eine Bestätigung dieser Meldung wird in der Mittheilung der „Pet. Wjed." erblickt, wonach bei dem Ministerium eine besondere Kommission zur Revision der zur Zeit bestehenden Vorschriften über Expropriation für Eisenbahnzwecke gebildet wird.

— Aus Petersburg wird geschrieben: Eine sehr wichtige Entscheidung hat das Verkehrsministerium hinsichtlich der **Bestellungen auf Eisenbahnmaterial** getroffen, welche die Staatsbahnverwaltung im Jahre 1898 bei den in- und ausländischen Maschinenfabriken zu machen haben wird. Bisher sind diese Bestellungen zu verschiedenen Zeiten und je nach Bedarf und Gelegenheit bald in grösseren, bald in kleineren Lieferungen vergeben worden. Nach dem neugefassten Beschluss soll noch vor Ablauf dieses Jahres das gesammte für das kommende Jahr voraussichtlich anzuschaffende Eisenbahnmaterial für die Staatsbahnverwaltung festgestellt werden, welches zum 1. Januar 1898 beim In- und Ausland auf einmal bestellt werden soll. und zwar zu einheitlichen Preisen für das ganze Jahr, wobei den Fabrikanten nur die Festsetzung der Lieferungstermine für die verschiedenen Bestellungen anheim gegeben wird. In den betheiligten russischen Fabrikantenkreisen herrscht noch Unentschlossenheit darüber, ob man sich in dieser Weise für ein Jahr der Regierung gegenüber verpflichten solle, und man ist in diesen Kreisen entschlossen, vorläufig eine abwartende Stellung einzunehmen, bis man erfahren wird, wie die betheiligten ausländischen Maschinenfabriken sich zu diesem Beschluss des Verkehrsministeriums verhalten.

— Nach einer der „P. K." aus St. Petersburg zugehenden Meldung entbehren die in der Presse cirkulirenden Gerüchte über **Schienenbestellungen der russischen Regierung im Auslande** der Begründung, und sind lediglich grössere Bestellungen auf Lokomotiven im Auslande erfolgt. Die oben erwähnten Gerüchte sind darauf zurückzuführen, dass die Regierung den russischen Werken angedroht hat, ihren Schienenbedarf im Auslande zu decken, falls diese ihre Lieferungstermine nicht präzise einhalten würden.

— Wie aus Petersburg mitgetheilt wird, hat die Direktion der **Rjäsan-Uralsk Eisenbahngesellschaft** dem Finanzminister ein neues, umfangreiches Bahnprojekt zur Genehmigung vorgelegt, welches den direkten Transport von Erzen aus dem Südural nach den Eisenhütten im Donezbassin ermöglichen soll. Der neue Schienenweg wird, dem Projekte zufolge, die Ssamara-Slatoustbahn bei der Station Krotowka verlassen und nach Nikolajewsk, Station der Rjäsan-Uralskbahn, und dann von Piterka, Station dieser letzteren Bahn, über Zarizyn und Swerewo, Station der Südostbahn, führen. Die Ausdehnung des neu projektirten Schienenweges beträgt 1 600 Werst.

Ueber **amerikanische Eisenbahnpolitik** bringt der „Hamb. Korrespond." folgende interessante Mittheilung:

Das zwischenstaatliche Verkehrsgesetz, das eine Kontrole der Bahngesellschaften der Vereinigten Staaten durch die Bundesregierung ermöglichen sollte, hat nunmehr noch einen Stoss erhalten, wodurch es nahezu aufgehoben wird. Von jeher hat das Bundesobergericht mit diesem Gesetz Fangball gespielt. Grundsätzlich hat das Gericht zwar nie geleugnet, dass der Kongress das Recht hat, die Willkür der Eisenbahngesellschaften zu beschränken und die gleichmässige Behandlung aller Frachtkunden vorzuschreiben, aber in Wirklichkeit hat es jede Untersuchung des geschäftlichen Gebahrens der Bahnen unmöglich gemacht und damit auch die Vollstreckung des Gesetzes verhindert. Neuerdings hat es durch eine Entscheidung auch die Klausel umgestossen, die den Bahnen verbietet, für die Beförderung von Waaren über eine Theilstrecke mehr zu berechnen als für die Beförderung über die gesammte Strecke. Die Bahnen hatten beispielsweise Güter von Chicago bis zur Seeküste billiger befördert als von den Binnenstädten aus, die auf dem Wege nach der Küste berührt wurden. Somit konnte ein Farmer, der nur 500 Meilen von der See wohnte, für seine Erzeugnisse unter Umständen weniger erhalten, als ein Landwirth, der sich 1 500 Meilen vom Salzwasser niedergelassen hatte. Auch wurde den Geschäftsleuten in allen Städten, die von den Bahngesellschaften nicht als Endpunkte betrachtet werden, der Mitbewerb ausserordentlich erschwert, weil sie ihre Waaren nicht so wohlfeil verschiffen konnten wie ihre Nebenbuhler in den bevorzugten Städten. Das führte zu so vielen Beschwerden und Klagen, dass der Kongress sich veranlasst sah, die Begünstigung der Endpunkte auf Kosten der Zwischenstationen zu untersagen. Er verbot den Eisenbahnen nicht, für eine Wagenladung zwischen Omaha und Newyork ebenso viel zu berechnen wie für eine Wagenladung zwischen Chicago und Newyork, aber er meinte, sie sollten für die Beförderung auf den kürzeren Strecken wenigstens nicht mehr verlangen als auf den längeren. In gewissen Fällen sollte jedoch die zwischenstaatliche Verkehrs-

kommission Ausnahmen gestatten dürfen. Nunmehr hat das Obergericht entschieden, dass die Bahngesellschaften auch ohne Genehmigung der Kommission solche Ausnahmen machen dürfen, wenn sie den Wettbewerb von Wasserwegen zu bekämpfen haben. Demgemäss wären sie berechtigt, zwischen Chicago und Fort Wayne höhere Frachtpreise zu berechnen, als zwischen Chicago und dem viel weiter entfernten Buffalo, weil es zwischen Chicago und Buffalo einen Wasserweg gibt, zwischen Chicago und Fort Wayne aber nicht. Die Wohlthaten der Wasserwege können also nur von den Städten genossen werden, die unmittelbar an ihnen gelegen sind, und die Bahngesellschaften können einen Krieg mit der Schifffahrt führen, dessen Kosten das Binnenland zu bezahlen hat. Sie können die zwischen Chicago und Buffalo verkehrenden Schiffe unterbieten, weil diese nur auf den Verkehr zwischen beiden Punkten angewiesen sind, während die Eisenbahnen eine Menge Zwischenfracht befördern und sich an letzterer durch entsprechend höhere Preise schadlos halten können.

Demnach läuft die Entscheidung nicht nur auf eine Benachtheiligung des Binnenlandes hinaus, sondern auch auf eine Schädigung der Schifffahrt. Was von dem zwischenstaatlichen Verkehrsgesetze jetzt noch übrig bleibt, ist der Erhaltung nicht werth. Der Kongress sollte ein neues Gesetz erlassen und es so deutlich formuliren, dass es den Auslegungskünsten des Obergerichts entrückt ist.

— **Die Bahnen Ostindiens.** Angesichts der Hungersnoth im westlichen Ostindien entschloss sich die britisch-indische Regierung zu einem beträchtlichen Ausbau des dortigen Eisenbahnnetzes. Wie die „Bayer. Verk.-Bl." berichten, waren Ende 1896 rund 32 000 km im Betrieb und 5 800 km im Bau; ausserdem waren 270 000 000 Rupien zur Herstellung weiterer Linien bestimmt, die bis Ende März 1899 vollendet werden sollen. Auch die Privatbahnen, unterstützt vom Staate, haben sich zur Anlegung neuer Strecken entschlossen, und zwar baute die Süd-Punjabbahn 680 km mit einem Kostenaufwande von 20 000 000 ℳ, die Tapti-Thalbahn 256 km mit 13 000 000 ℳ, die Süd-Beharbahn und andere 134 km mit 14 000 000 ℳ. Von den Staatsbahnen im Privatbetrieb nimmt die East-Indian Railway den ersten Rang ein. Sie hat eine Länge von über 3 000 km, zieht von der Hauptstadt Calcutta über Allahabad nordwestlich bis Delhi, südlich bis zur grossen Peninsularbahn und erzielte 1895 einen Ueberschuss von 9,8% des Anlagekapitals. An zweiter Stelle steht die Indian Midlandbahn, die rund 1 600 km lang ist, Mittelindien durchschneidet und bei einem Kapitalkonto von 143 000 000 ℳ eine Rente von 1,87% abwarf. Die Bengal-Magpurbahn, eine Transversallinie durch die Centralprovinzen und einen abkürzenden Weg von Bombay nach Calcutta darstellend, hat eine Länge von 1 377 km; der Ertrag belief sich 1895 auf 3,6% des 152 000 000 ℳ betragenden Aktienkapitals. Von den Staatsbahnen im Privatbetrieb sind ferner zu erwähnen an schmalspurigen Linien: die Süd-Mahrattabahn in Südindien und im Vasallenstaat Mysore mit einer Länge von 2 400 km, sowie die Bengal- und Nordwestbahn (in den Nordwestprovinzen) mit einem Netz von 1 210 km. Unter den garantirten normalspurigen Bahnen sind noch zu nennen: die grosse indische Peninsularbahn, 2 400 km lang, die von Bombay aus nach Osten und Süden vordringt, die Bombay-Baroda und centralindische Bahn, 4 000 km umfassend, mit einem Rentenertrage von $10^2/_3$% im Jahre 1895, endlich die Madrasbahn, welche die Südspitze Ostindiens beherrscht und eine Verzinsung von 4,89% aufzuweisen hatte. Von den eigentlichen Staatsbahnen haben die ostbengalische Linie 9%, die Oud- und Rohilkundlinie 5% und die burmanischen Bahnen 3,7% des angelegten Kapitals erzielt. Aus der Reihe der Vasallenstaatsbahnen ist die des Nizam von Haiderabad hervorzuheben; sie ist normalspurig und durchzieht den Tributstaat in einer Länge von 560 km.

Ausser diesen Staats-, Privat- und Vasallenstaatsbahnen sind noch zwei andere Unternehmungen vorhanden, die von europäischen Staatsregierungen garantirt sind: die portugiesische Bahn durch die portugiesische Kolonie an der Westküste bis zur Süd-Mahrattabahn (80 km), sowie die mit französischem Staatskapital gebaute Pondicheribahn in der südlich von Madras gelegenen französischen Kolonie.

Allgemeines.

— Die von uns in Nr. 85 d. Ztg. erwähnten Mittheilungen des Eisenbahnarztes Dr. Stepp in der „Münch. Med. Wochenschr.", **dass der durch Eisenbahnunfälle hervorgerufene Schreck seelische Störungen hervorrufen kann,** welche oft erst nach längerer Zeit schwere Erkrankungen zur Folge haben, waren ebenso neu als von grossem allgemeinem Interesse. Diese Mittheilungen des Dr. Stepp bestätigt und kommentirt jetzt Dr. Stadelmann in derselben Zeitschrift. Am 12. Dezember 1896 kam ein Herr in die Behandlung Dr. Stadelmann's, der am 31. Oktober des gleichen Jahres ein Eisenbahnunglück erlebt hatte. Der Zug war entgleist, der Patient wurde durch zwei kräftige Stösse von seinem Sitz geschleudert, ohne aber ausser einigen Hautabschürfungen an den Knieen eine Verletzung davonzutragen. Von der Zeit des Unfalles an aber klagte der Patient über Druck und Schmerzen im Kopf, besonders im Hinterkopf und längs der Wirbelsäule entlang, besonders über Schmerz im Kreuz. Der Gang wurde schleppend und der Patient sank öfter in die Kniekehlen, in denen er eine besondere Schwäche verspürte. Auch die geistige Thätigkeit war stark reduzirt. Jede Kleinigkeit regte den Patienten ungeheuer auf, er litt an Appetitlosigkeit, gedrückter Stimmung, Schlaflosigkeit, ängstlichen Träumen und starken Schweissausbrüchen. Als der Patient den Dr. Stadelmann am 12. Dezember, also ungefähr 6 Wochen nach dem Unfall, konsultirte, versetzte Dr. Stadelmann den Patienten in Hypnose und suggerirte ihm Vergessenheit des grossen Schreckens bei dem erwähnten Eisenbahnunfall, ohne die Krankheitssymptome in die Suggestion hineinzuziehen. Nach einer Viertelstunde wurde der Patient geweckt. Er ging im Zimmer auf und ab wie zu der Zeit vor dem Unfall, die Schmerzempfindungen waren fast vollständig verschwunden. Am 14. und 16. Dezember wurde der Patient nochmals in Hypnose versetzt. Er erzählte dem Arzt, dass die Symptome, die ihn 6 Wochen lang gequält hätten, völlig vorüber seien, die ängstlichen Träume, die Schweissausbrüche, die Appetitlosigkeit.

— **Die englische Rasse und die Eisenbahnen.** Das Volk, aus dem Georg Stephenson hervorging, hat dessen geniale Erfindung auch am meisten ausgenutzt, wie aus einem Vergleich der Eisenbahnstrecken in englischen Territorien mit denen der anderen Völker hervorgeht. England selbst bietet nicht mehr viel Raum für längere Eisenbahnstrecken und trotz seiner verhältnissmässig geringen Ausdehnung sind von den 155 284 Meilen (englisch) des europäischen Gesammtnetzes, 20 977 Meilen auf englischen Territorien; in Asien sind von der Gesammtanzahl von 26 890 Meilen 19 700 Meilen auf englischem Gebiete, in Afrika von 8 760 Meilen 2 845 Meilen und in Amerika von der Gesammtzahl von 48 005 Meilen, ohne die Vereinigten Staaten von Nordamerika, 16 170 Meilen englisch. In Australien ist natürlich das gesammte Eisenbahnnetz von 13 188 Meilen in englischem Besitze. Die Gesammtlänge der den Engländern gehörigen Eisenbahnstrecken beträgt demnach 72 880 Meilen, welche zusammen mit den Strecken Nordamerikas, dessen Bewohner ja auch dem englischen Volksstamme zugehören, 255 846 Meilen oder nahezu $^3/_5$ der Gesammtlänge aller Eisenbahnen der Erde ausmachen. Zieht man nun noch die zahllosen Linien in allen Ländern in Betracht, die mit englischem Kapital, von englischen Ingenieuren und oft auch Arbeitern erbaut wurden, so kann man in Anbetracht dessen die Engländer eine Eisenbahnen bauende Rasse par excellence nennen, ganz abgesehen von ihrem Lokomotiv- und Wagenbau, mit dem sie ebenfalls an der Spitze stehen. („Oesterr. Eisenb.-Ztg.")

— Nach einer Mittheilung in „Glaser's Annalen" hat sich die **Anwendung von Eisenfilz** als ein sicher wirkendes Mittel zur Verminderung von Stössen und zur Abschwächung des lästigen Geräusches bei Eisenkonstruktionen bewährt. Namentlich auf den eisernen Brücken der Eisenbahnen und bei Strassenbahnen hat sich die Verwendung dieses Materials, welches in Form von Platten zwischen den Schienenträgern und den Schienen selbst angebracht wird, als eine grosse Wohlthat für die angrenzenden Gebäude und deren Bewohner erwiesen; auch für Gebäude mit Eisenkonstruktionen, welche unter der Einwirkung von Stoss und Schall besonders leiden, ist eine Isolirung durch diese Filzplatten sehr zu empfehlen. Dieselben werden aus bestem Wollmaterial erzeugt, mit neutralem Erdölfett zum Schutze gegen Witterungseinflüsse, Nässe und dergleichen imprägnirt und unter hohem hydraulischen Druck gepresst, wodurch eine Druckfestigkeit bis 1 458 kg auf das Quatratcentimeter erzielt werden soll.

Das neue Verfahren ist durch deutsches Reichspatent geschützt, und werden die Filzplatten von der Filzfabrik Adlershof Aktiengesellschaft, Adlershof-Berlin, hergestellt. Die letztere hatte ein grösseres Sortiment dieser Platten sowohl als auch sonstige von ihr für technische Zwecke gefertigte Filzarten auf der sächsisch-thüringischen Industrie- und Gewerbeausstellung zu Leipzig 1897 vorgeführt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Nebeneisenbahn Limbach-Wüstenbrand. Am 1. Dezember d. J. wird die 12,2 km lange, in Limbach von der Limbach-Wittgensdorfer, und in Wüstenbrand von der Dresden-Werdauer Bahnlinie abzweigende eingeleisige und vollspurige Nebeneisenbahn Limbach-Wüstenbrand dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben.

Die Ausführung des Betriebes erfolgt nach Maassgabe der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892“ sowie nach den für den Betrieb der königlich sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements etc.

Ausser den Anschlussstationen Limbach und Wüstenbrand liegen noch an der neuen Linie die Haltestellen Kändler, Röhrsdorf bei Chemnitz, Rabenstein und Obergrüna.

Die Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung werden auf den Verkehrsstellen ausgehängt; die Entfernungen für den Güterverkehr mit der Haltestelle Obergrüna, sowie die infolge der Eröffnung der neuen Linie bedingten Aenderungen von Entfernungen für ältere Verkehrsstellen sind im „Nachtrage III zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr“ enthalten, welcher bei allen Güterverkehrsstellen käuflich zu erlangen ist. Ueber den besonders beschränkten Güterverkehr nach den übrigen Haltestellen Kändler, Röhrsdorf bei Chemnitz und Rabenstein ertheilen alle Güterverkehrsstellen Auskunft.

In Kändler wird vorläufig und bis zur Vollendung der Güterverkehrsanlagen nur Personen- und Gepäckverkehr eingeführt.

Dresden, am 20. November 1897. (2622)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Verlegung des Haltepunktes Gleiberg.

Der an der Bahnstrecke Wetzlar-Lollar gelegene Haltepunkt Gleiberg wird vom 1. Dezember d. J. an von km 6,76 nach km 5,7 an den Uebergang über die Landstrasse Krofdorf-Giessen verlegt und erhält von diesem Zeitpunkt an die Bezeichnung Krofdorf-Gleiberg.

Die Verabfolgung der Fahrkarten erfolgt nach wie vor durch die Zugführer.

Frankfurt a/M., den 24. November 1897.
Königliche Eisenbahndirektion. (2623)

3. Verkehrsstörungen.

Infolge Beschädigung der Brücke über den Kaiser Wilhelmkanal bei Taterphal, zwischen den Stationen Eddelak und St. Margarethen, ist der direkte Güterverkehr auf der Strecke Hamburg-Hvidding vom 31. Oktober bis 11. November d. J. unterbrochen gewesen.

Altona, den 22. November 1897. (2624)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestellen Mittel-Gründau, Reiskirchen und Wallenrod. Die Haltestellen Mittel-Gründau, Reiskirchen und Wallenrod sind für die Annahme und Auslieferung von Vieh eingerichtet worden. Die genannten Haltestellen werden mit sofortiger Gültigkeit in den Staatsbahn-Vieh- usw. Tarif aufgenommen. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze usw. ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen, sowie unser Verkehrsbüreau. (2625)

Frankfurt a/M., im November 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländischer Verkehr mit Basel, Waldshut etc. Die Station Nymegen der niederländischen Staatsbahn wird am 1. Dezember d. J. mit den für die Station Nymegen der holländischen Eisenbahn-Gesellschaft bestehenden Frachtsätzen in den niederländischen Verkehr mit Basel, Waldshut etc. einbezogen.

Köln, den 22. November 1897. (2626)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Am 5. Dezember 1897 tritt im ostdeutsch-österreichischen Verbande, Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1896 für gebrannten Kalk bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 Kilogramm für einen Wagen und Frachtbrief von Setzdorf k. k. St. B. nach Brockau k. E. D. Breslau ein direkter Frachtsatz in Höhe von 37 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 19. November 1897. (2627)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbands-Gütertarif. Am 1. Dezember 1897 treten Nachtrag 1 zu Heft 1, Nachtrag 1 zu Heft 2 und Nachtrag 1 zu Heft 3 in Kraft. Dieselben enthalten ausser mehreren bereits früher bekannt gemachten Ergänzungen und Aenderungen: Aufnahme von Stationen der Direktionsbezirke Altona und Hannover, der pfälzischen Bahn, der badischen und der württembergischen Staatsbahn, Aenderungen für Stationen der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Hannover sowie der pfälzischen Bahn, Stationsentfernungen für Mannheim, Ergänzung und Aenderung der Ausnahmetarife Nr. 2 Rohstofftarif, Nr. 9 Eisen und Stahl usw., den neuen Ausnahmetarif Nr. 11 Dachschiefer, sowie einzelne sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Neben zahlreichen Frachtermässigungen enthalten die Nachträge auch in einzelnen Fällen geringe auf Berichtigungen beruhende Erhöhungen. Die eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 1. Februar 1898 ab gültig.

Die Nachträge können auf den Verbandsstationen eingesehen, auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 23. Novbr. 1897. (2628)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch-sächsischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Vieh-usw. Tarif neue Entfernungen und Frachtsätze zwischen der Station Neustadt in Westpr. des Direktionsbezirks Danzig einerseits und den Stationen Chemnitz und Dresden (Leipziger und Schlesischer Bahnhof) der sächsischen Staatsbahnen andererseits für den Bahnweg über Stargard i. Pm.-Berlin-Röderau in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind. Ferner wird im Gütertarif die Entfernung von Papau bis zum Schnittpunkte (östlich) 1 auf 508 km ermässigt.

Bromberg, den 20. Novbr. 1897. (2629)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Der mit Ausschreiben in Nr. 30 der Vereinszeitung vom 14. April 1897 bekanntgegebene Nachlass auf Malz ab Kanizsa nach gewissen bayerischen Stationen wird auch für die Zeit vom 1. Januar 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1898, gewährt.

München, im November 1897. (2630)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. vom 1. Dezember 1895. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1897 wird die Station Dornach der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den oben bezeichneten Ausnahmetarif einbezogen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei der genannten Station zu erfragen.

München, im November 1897. (2631)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag 2 zum Magdeburg-Halle-bayerischen Gütertarife vom 1. Januar 1897 in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen, Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Bandau, Blankenheim, Rehbrücke, Sandersdorf, Tannepöls, Wünsdorf und Zörbig der preussischen Staatsbahnen und für Station Strullendorf der bayerischen Staatsbahnen, die bereits am 1. Juli und bezw. 1. November d. J. zur Einführung gekommene Erweiterung des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) auf Grubenhölzer und Erze sowie die zum Theil bereits mit Gültigkeit vom 8. Oktober d. J. erfolgte Ausdehnung des Ausnahmetarifs 7 (für Eisenerz etc.) auf Sendungen zum Bleihüttenbetriebe im Verkehre zwischen den bayerischen Verbandsstationen einerseits und den Verbandsstationen der Direktionsbezirke Magdeburg und Halle a/S. und einiger Privateisenbahnen andererseits.

Magdeburg, 24. November 1897. (2632)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung und
namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Am 1. Dezember d. J. treten im Ausnahmetarif Nr. 28 b (Rohkupfer etc.) des Tarifs, Theil II, Heft 1 folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

Zwischen
Hettstedt (K. E.-D. Halle)
und

Oed	(k. k. öst. St.-B.)	348
Triestinghof	(„ „ „ „)	339
Waldegg	(„ „ „ „)	343
Weissenbach-Neuhaus	(„ „ „ „)	343

Pfennig für 100 kg.

Breslau, den 20. November 1897. (2633)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit tritt im ostdeutsch-österreichischen Verband Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1896 für Güter des Ausnahmetarifs Nr. 66 A, B und C (Zuckerrüben, Rübenschnitzel, Scheideschlamm) zwischen Mittelsteine (Dir.-Bez. Breslau) und Barzdorf k. k. St. B. unter den für diesen Ausnahmetarif

geltenden Anwendungsbedingungen ein direkter Frachtsatz in Höhe von 23 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 24. November 1897. (2634)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr mit der Rhene - Diemelthal-Eisenbahn. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag I zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Er enthält die Tarifkilometer für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Altona und Hamburg H. des Direktionsbezirks Altona, Bielefeld, Hainholz, Hannover Nord, Hannover Süd, Harburg H., Harburg U. E. und Nienburg des Direktionsbezirks Hannover, Wolfhagen des Direktionsbezirks Cassel, Remscheid-Bliedinghausen des Direktionsbezirks Elberfeld, Frankfurt a/M. Ostbhf. des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und Preussen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft in Dortmund sowie einzelne Aenderungen und Berichtigungen in der Schreibweise und in den Abfertigungsbefugnissen verschiedener Stationen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 22. November 1897. (2635)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rhein- und Main - Umschlagsverkehr mit Oesterreich. 14 Tage nach erfolgter Bekanntmachung gelangt für Wollsendungen in Ladungen zu 5 t von Salzburg nach Mannheim und Ludwigshafen ein Frachtsatz von 2,21 ℳ. für 100 kg zur Einführung.

München, im November 1897. (2636)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. Dezember l. J. kommen für die Beförderung von Petroleum und Naphta in Wagenladungen von 10 000 kg folgende Frachtsätze zur Einführung:

Ab Mannheim bad. Bahn und
Ludwigshafen a/Rh.
nach Egnach . . 198 Cts. } für
„ Ermatingen . 181 „ } 100 kg

Karlsruhe, den 23. Nov. 1897. (2637)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Gruppentarif II, Staatsbahn-Wechseltarife mit der Tarifgruppe II und oldenburg - ostdeutsch - Berlin Stettiner Gütertarif. Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Strehlen - Grottkau zwischen den Stationen Glambach und Crummendorf gelegene Anschlussstelle Ruppersdorf i/Schl., welche nur dem Wagenladungs - Güterverkehr der angeschlossenen Chamotte- und Thonwaarenfabrik dient, in die vorbezeichneten Tarife mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Entfernungen von Glambach mit einem Zuschlage von 2 km oder von Crummendorf mit einem Zuschlage von 7 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben. Ueber die Höhe der Frachtsätze für Steinkohlen usw. aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 18. November 1897. (2638)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Stettin - sächsischer Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. wird die neueröffnete Station Obergrüna der königlich sächsischen Staatseisenbahnen in den obenbezeichneten Güterverkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 23. November 1897. (2639)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen für Verkehr von Stationen der preussischen Staatseisenbahnen usw. nach Basel transit, Waldshut transit usw. zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus und nach Westösterreich vom 1. Januar 1897. Am 1. Dezember 1897 wird zu obigem Ausnahmetarif der Nachtrag I ausgegeben. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen" (darunter auch Vorschriften über die Einlagerung und Reexpedition von Getreide- usw. Sendungen); sowie Aenderungen von Frachtsätzen und neue Frachtsätze, insbesondere auch für die Ausfuhr über Passau und Simbach. Ferner werden durch den Nachtrag bestimmte Frachtsätze des Tarifs unter gewissen Bedingungen auf Sendungen nach Basel loco und Schaffhausen loco gültig erklärt, sowie die Anwendung des Tarifs auf Getreide- usw. Sendungen nach Frankreich und Italien bei Beförderung durch die Schweiz zugelassen.

Soweit durch den Nachtrag I Frachterhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst vom 16. Januar 1898 ab Gültigkeit.

Nähere Auskunft über den Inhalt des Nachtrags ertheilen vom 1. Dezember ab die betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 24. Nov. 1897. (2640)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Januar 1898 tritt an Stelle des bisherigen vom 1. September 1896 ab gültigen Tarifs ein neuer Tarif, Theil I, für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck im nordisch-orientalisch-bulgarisch-serbisch-rumänisch-ungarisch-österreichisch - deutsch - niederländisch-belgisch - französisch - englischen Eisenbahnverbande in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

Die in den Tarif aufgenommenen Bestimmungen sind den Vorschriften gemäss genehmigt.

Köln, den 23. November 1897. (2641)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkauf der im Bereiche der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten für Eisenbahnzwecke unbrauchbaren alten Schienen etc. wird auf den 15. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr im Geschäftszimmer Nr. 105 der unterzeichneten Direktion Termin anberaumt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau Zimmer Nr. 6 zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ. in baar portopflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis zum 12. Januar 1898.

Kattowitz, den 23. Nov. 1897. (2642)
Königliche Eisenbahndirektion.



Nr. 22. Jahrgang 1897. Berlin, am 27. November 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 24. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	—	Pflugsäule —	10	1	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
2	A	313	1	Ballen	Watte —	—	2	Hall	„	
3	A F	3	1	Kiste	unbekannt —	20	3	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	*)
4	A G	—	1	Sack	Kübel mit Fett —	15	4	Bretten	Badische Stsb.	
5	A K	3027	1	Ballen	Felle —	38	5	Dömitz	Meckl. Friedr. Franzb.	beschr.: St. Gallen.
6	A M	6439	1	Pack	Stühle —	16	6	Wetzlar	K. E.-D. Frankf a/M.	
7	A M	4717	1	Kiste	? —	51	7	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Magdeburg.
8	A / S / A A	211 / 64	1	Ballen	roher Kaffee —	58	8	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
9	A S	701	1	„	Hopfen —	149	9	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
10	A St	5	1	Sack	Kartoffeln —	80	10	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
11	A U	1	1	Kiste	6 Putzkasten aus Holz	10	11	Frkfrt. a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
12	B	—	1	Bund	Façoneisen —	46	12	Karlsruhe	Badische Stsb.	
13	B	23024	1	Korb	Eisenwaaren —	10	13	Bretten	„	
14	B	1	1	—	alte Feldschmiede —	52	14	Nicolai	K. E.-D. Kattowitz	
15	B	—	1	—	Untersatz z. eis. Träger	44	15	Jerxheim	K. E.-D. Magdeburg	
16	B	1	1	Korb	emaill. Geschirr —	30	16	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
17	B	7264	1	Pack	Düten —	25	17	Hannover	„	
18	B B	—	1	Sack	Kartoffeln —	55	18	Posen	K. E.-D. Posen	
19	B H	22560	1	Kiste	gefüllt? —	120	19	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Frankft. a/M.	
20	B H	2338	1	„	? —	10	20	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
21	B K	10	1	—	alter abgebrochener Ambos	100	21	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
22	B K	44433	1	Kübel	Schmalz —	—	22	Dieringhausen	„	beschrieben: Prinzersdorf
23	B L S	5920/2	3	Bund	Eisenbleche —	225	23	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
24	B R	1	1	Kiste	? —	50	24	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
25	C W R	—	1	„	? —	22	25	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
26	B S	2522 a	1	Pack	Papier —	10	26	„	„	
27	C	1412	1	Gebinde	Getränke —	69	27	Malchow	Meckl. Friedr. Franzb.	
28	C A G	8449	1	Fass	leer, gebr. —	60	28	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
29	C C	5008	1	Kiste	Seife? —	144	29	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
30	C D	334	1	„	altes Papier u. Bindfaden	61,5	30	Minden	K. E.-D. Hannover	
31	C E W	14246	1	Pack	Verticow-Aufsatz —	6	31	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
32	C H	10/11	2	Ballen	Seilerwaare —	54	32	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
33	C H	2588	1	—	leere Kiste —	38	33	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
34	C K	332	1	Sack	Kaffee —	13	34	Droyssig	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Droyssig.
35	C O	8290	1	Kiste	anschein. Seife —	—	35	G.-A. Simmern	Direktion Mainz	Simmern beschrieben.
36	C P N	3297	1	„	Zuckerwaaren —	47	36	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
37	C R	6	1	Kollo †)	ansch. Eisentheil —	1	37	Sülze	Meckl. Friedr. Franzb.	†) in Leinen.
38	C S	12	1	Fass	leer —	4	38	Biebrich Rheinb.	K. E.-D. Frankft. a/M.	
39	C T	35	1	Kiste	Kolonialwaaren —	40,5	39	Ammendorf	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Berlin Anh-Ammendor
40	C T	7571	1	„	leer —	7	40	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
41	C T	8161	1	„	Glas- u. Porzellanwaaren	37,5	41	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	beklebt: Meissen-Hannover.
42	C W	12	1	Fass	Kartoffeln —	175	42	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
43	D	—	1	Kollo	Gussrohr —	3,5	43	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
44	D	—	1	Pack	eiserne Haken —	15	44	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
45	D	1003	1	Fass	Erdöl —	175	45	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
46	D	9175	1	Kiste	leer, gebr. —	12	46	Ravensburg	„	
47	D G K	182	1	Fass	Sauerkohl —	210	47	Bremen	K. E.-D. Hannover	
48	D M	23	1	Sack	Kartoffeln —	49	48	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
49	R W	5611	1	Kiste	leer —	20	49	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
50	E C W	390	1	Fass	? —	148	50	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	

*) Kiste ist unter Steuerverschluss mit Steuerblei Herbesthal.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
51	E F	—	1	—	gefüllter Musterkoffer	40	51	Heidelberg	Badische Stsb.	
52	E G	3837	1	Kiste	Milchglasscheiben zu Weichenlaternen	115	52	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
53	E H	2138	1	Kübel	?	66	53	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
54	E H	1009	1	Kiste	Metallwaaren	60	54	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
55	E K	1240	1	—	leere Kiste	64	55	Altena	K. E.-D. Elberfeld	Aussenseite blau gestrichen.
56	E M	I	1	—	leeres Bassin	96	56	Lessen	K. E.-D. Danzig	
57	E W	1	1	Verschlag	Metallsägeblätter	—	57	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
58	F E G	1898	1	Kiste	?	60	58	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
59	F H	4452	1	„	?	25	59	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Lüdinghausen.
60	F K	I	1	Reisekorb	alt, leer	14	60	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
61	F L	1883	1	Kiste	?	54	61	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
62	F M	11/14	4	Säcke	Kartoffeln	?	62	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
63	F O	1295	1	Kiste	?	42	63	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
64	F R	7141/50	10	—	leere Fässer	—	64	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	beschr.: Weida.
65	F S	70	1	Pack	Pappe	—	65	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
66	F W	5	1	Sack	Nüsse	25	66	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
67	G	—	1	Tafel	Eisenblech	30	67	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
68	G F	—	1	Kiste	Bleistäbe	110	68	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
69	G L	798	1	„	?	113	69	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
70	G M	736	1	Fass	unbekannt	38	70	Hohenfelde	K. E.-D. Bromberg	
71	G S	18	1	—	schw. Holzkoffer	31	71	Breslau Märk. B.	K. E.-D. Breslau	
72	G S	6904	1	Fass	Oel	252	72	Minden	K. E.-D. Hannover	
73	G W	1451	1	Kiste	?	35	73	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
74	H	—	1	„	ger. Fische	5,5	74	Hannover	K. E.-D. Hannover	verkauft.
75	H	1122	1	„	Glas u. Porzellan	65	75	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
76	{ HD }	12194	1	Ballen	Graupen	—	76	Parchim	Meckl. Friedr. Franzb.	
77	H E	296	1	Kiste	mech. Lokomotiven und Hosenträger	22	77	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
78	H E	9700/1	2	Fässer	gefüllt?	?	78	Spandau	K. E.-D. Berlin	
79	H F	41834	1	Kiste	?	14,5	79	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	München C.-Frankfurt.
80	H H	—	1	Sack	Kartoffeln	82	80	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
81	H H	1	1	Marktkiste	Pfeffernüsse	99	81	Hannover	K. E.-D. Hannover	
82	H J	8522	1	Kiste	?	58	82	Schleswig Altst.	K. E.-D. Altona	
83	H L	590	1	Fass	Oel	200	83	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
84	H M	9325	1	Kiste	Cigarren in Kisten	23,5	84	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
85	{ HR }	—	2	—	leere Körbe	9,5	85	Wölfershain-Södel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
86	H S S	4155	1	Kiste	kl. porzell. Isolatoren-Knöpfe	19	86	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
87	H Th	85	1	Fass	Rothwein	49	87	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
88	H W G	1822	1	Kiste	?	225	88	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
89	H W	324	1	Fass	leer	29	89	Zuffenhausen	Württemberg. Stsb.	
90	J B	3	1	Koffer	?	17	90	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
91	J D	—	2	Stäbe	T-Eisen	114	91	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
92	J F	8168	1	Kiste	?	46	92	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Eilg.-Hptb.
93	J H	389	1	„	leer	54	93	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
94	J L Y	—	1	Fass	Häringe	36	94	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
95	J N	339	1	Kiste	?	?	95	Spandau	K. E.-D. Berlin	
96	J S	—	1	Sack	Kartoffeln	50	96	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
97	J T	—	7	Kisten	Sprotten	19	97	Hannover	K. E.-D. Hannover	verkauft.
98	J W D	2500	1	Kiste	Margarine	18	98	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
99	K	8019	1	„	?	27	99	Sayn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
100	K C	11570	1	Demyohn	?	26	100	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
101	K E	993	1	Kiste	Wäsche u. Kleider	37	101	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
102	L	22639	1	Bürde	Leder	110	102	Linden F.	K. E.-D. Hannover	
103	L B	182 572	1	Fass	leer	37	103	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
104	L F	6095	1	Kiste	gefüllt	—	104	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	Worms-Karlsruhe bezettelt.
105	M	1	1	„	gefüllt	13	105	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
106	M	100	1	Fass	leer	—	106	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
107	M A	117/1	1	Kiste	gefüllt	—	107	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
108	M A H	1092	1	„	gefüllt?	44	108	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
109	M C	9909	1	„	?	45	109	Gmünd	Württemberg. Stsb.	Leipzig-Gmünd bez.
110	M F	1212	1	„	Spielkarten	17	110	Altona	K. E.-D. Altona	Alt/Ottensen.
111	M G B T C N	21 21	1	Ballen	Kunstwolle	245	111	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
112	M O	14	1	Sack	Kaffee	?	112	Mühlheim a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
113	M S	3512	1	Kiste	leer	19	113	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
114	M W	8142	1	Korb	—	—	114	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
115	O	570	1	Fass	leer	35	115	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
116	O weiss	—	1	Stück	⌓ -Eisen	13	116	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
117	O	1699	1	Bund	3 Körbe	4	117	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
118	O B	1	1	Kiste	Thee	9	118	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
119	P	165	1	—	Ventil	18	119	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
120	P	2	1	Ballen	Musterrollen	89	120	Heidelberg	Badische Stsb.	
121	P B & Co.	3259	1	Fass	gefüllt	—	121	G.-A. Simmern	Direktion Mainz	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
122	P F	34	1	Fass	leer —	21	122	Schweidnitz	K. E.-D. Breslau	
123	P R	—	1	Kiste	Bücklinge —	3,5	123	Merseburg	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Merseburg.
124	ʼRʼ	1/2	2	—	Röste —	2	124	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
125	ʼRʼ	—	2	—	Ofentheile —	16	125	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
126	R C	—	2	—	Kommoden —	74	126	Hannover	K. E.-D. Hannover	neue, aus Nussbaum.
127	R C	162	1	Kiste	leer, gebraucht —	12	127	Korschen	K. E.-D. Königsberg	
128	R C	4885/8	4	Kisten	leer —	—	128	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
129	R R	6390	4	Stück	Maschinenlager —	100	129	Posen	K. E.-D. Posen	
130	R¦S	1444	1	Kiste	? —	35	130	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Cassel-Magdeburg.
131	R W	1534	1	"	? —	45	131	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
132	S	6356	1	"	Porzellan —	15	132	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
133	S	723	1	Ballen	ansch. Manufakturwaaren	13,5	133	Kiel	K. E.-D. Altona	Hambg/Kiel.
134	S	—	1	Gebund	Rohrschellen —	5	134	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
135	S	95	12	Säcke	Pflaumen —	1 080	135	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
136	S A	17313	1	Fass	leer —	—	136	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
137	S & B	224	1	—	Maschinentheil —	—	137	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
138	S & C	—	1	—	1. Blechbüchse —	10	138	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
139	S K	—	1	Pack	30 leere Säcke —	24	139	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
140	S K & Co.	2058	1	Kiste	? —	23	140	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	
141	S S	4	2	—	Pflugeisen —	11	141	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
142	S W	18887	1	Ballen	— —	36	142	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
143	T	360	1	—	Eisenplatte —	17	143	Hannover	K. E.-D. Hannover	
144	T	5	1	Pack	Schiefertafeln —	17	144	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
145	V A Vorsicht	1	1	Korb	Gelees in Gläsern —	31	145	Braunschweig	"	
146	W	—	5	Kolli	Eisenröhren —	287	146	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
147	W	6340	1	Kübel	? —	54	147	Bretten	Württemberg. Stsb.	
148	W A	1173	1	—	Kommodenuntergestell, neu	42	148	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	mit 8 Schubladen.
149	W P	33	1	—	Kinderwagen —	22	149	Elberfeld Stsb.	K. E.-D. Elberfeld	
150	W S & Co.	543	1	—	eisernes Rohr —	30,5	150	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
151	W W	4	1	Korb	Fett —	121	151	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
152	W W	—	1	—	Seemanns-Matratze u. Kopfkeil	7	152	Kiel	K. E.-D. Altona	
153	Z u. A	63. 34 u. 207	1	Sack	alte Säcke —	32	153	Thale a/Harz	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
154	J R Alzey	1444	1	Ballon	gefüllt —	20	154	G.-A. Alzey	Direktion Mainz	
155	Ferdinand Bendix & Söhne	—	1	—	Privatplan —	—	155	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
156	Dir. Bez. (das Uebrige ist weggefressen)	—	1	—	Vorlegebaum —	—	156	Korschen	K. E.-D. Königsberg	
157	William Flaschw. Buttler	—	1	—	leeres Petroleumfass	32	157	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	auf d. Strecke gef.
158	F H (Scharmbeck)	1	1	Schliesskorb	Kleidung —	—	158	Osterholz-Scharmbeck	K. E.-D. Hannover	
159	W M H M Hamburg	1 401 —	1	Sack	Kartoffeln —	75	159	Hamburg L.	Lübeck-Büchen	
160	F. Notz Schwerin	—	1	Kiste	? —	8	160	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
161	Praust	—	1	Kollo	Hufeisen —	10	161	Praust	K. E.-D. Danzig	
162	Societe Electro Met. de l'usine à cuier Quai Polionstrowo 33. 35 St. Petersburg	—	1	Kiste	unbekannt —	22	162	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Kiste trägt ein Steuerblei von Köln.
163	S U	14391/3	3	Kisten	? —	110	163	Eisfeld	K. E.-D. Erfurt	Metz-Rauenstein.
164	Adresse Kr	—	1	Fass	Wein —	53	164	Eisfeld	K. E.-D. Erfurt	Metz-Rauenstein.
165	G F Wegener	205	1	Kiste	ger. Wurst —	—	165	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
166	Wenzel	—	1	Violinkasten	Violine —	2	166	Memel	K. E.-D. Königsberg	
167	O. Winter, Säckefabrik Magdeburg u. H. Wenge, Burgstädt Meilerei u. Köhlerei	—	1	—	Decke —	?	167	Wittenberge	K. E.-D. Altona	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
168	Carl Winter	—	1	—	Decke —	—	168	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
169	Hugo Witt	—	1	Sack	leere Säcke —	15	169	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
170	schwarz	1	1	Bund	Budenstangen —	22	170	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
171	—	4	1	—	Ofenroste —	4	171	Magdeburg Hp.	K. E.-D. Magdeburg	
172	—	V (gelb)	1	—	eis. Aschenkasten —	1,5	172	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
173	—	13 (weiss)	1	—	eisernes Fenster —	14	173	Rheda	„	
174	—	21	1	Pack	alte Säcke —	21	174	Posen	K. E.-D. Posen	
175	—	55	2	Bunde	Ketten —	12	125	Marienwerder	K. E.-D. Danzig	
176	Schein	427	1	—	leerer Spahnkorb —	1	176	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
177	—	500	1	Koffer	— —	—	177	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
178	—	1588	5	Pack	— —	85	178	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
179	—	4593 u. 4653	1	Kiste	Kaffeeessenz —	17	179	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
180	—	5366	1	„	Bonbons —	14,5	180	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
181	—	5682	1	—	Kohlensäureflasche	35	181	Kiel	K. E.-D. Altona	
182	—	6117	1	Kiste	? —	17	182	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
183	(Bade zu Hause)	254303	1	Kollo	Eisenstange —	2,5	183	Magdeburg Hptb.	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
184	roth /	—	3	—	Roststäbe —	3,5	184	Merseburg	K. E.-D. Erfurt	
185	weiss /	—	1	Satz	4 eis. Bratpfannen —	12	185	Probstzella	„	
186	— weiss	—	1	los. Bund	Bandeisen —	26	186	Wongrowitz	K. E.-D. Bromberg	
187	X roth	—	1	—	Gusstheil —	3	187	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
188	╥ oder F	2 od. 32	1	Ballen	Manufakturwaaren —	13	188	Koschmin	K. E.-D. Posen	
189	EBS	9961	1	Kiste	Porzellan —	35	189	Gera	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Markneukirchen.
190	CF Hannover	51	1	—	leere Kiste —	13	190	Hannover	K. E.-D. Hannover	
191	A S	54	1	Bund	3 Kugeln —	—	191	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
192	HS	423	1	Kiste	? —	161	192	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	ab Paris la Chapelle.
193	S	—	2	Stück	Ketten —	32	193	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
194	GJS	5676	1	Kollo	— —	117	194	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
195	weiss ///	—	1	—	Ofenthür —	9	195	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
196	weiss //	—	4	Kolli	Knierohre —	8	196	Braunschweig H.	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
197	—	—	5	„	Ankerschrauben —	—	197	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
198	—	—	1	Korb	Aepfel —	18	198	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
199	—	—	1	Ballen	? —	83,5	199	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
200	—	—	1	—	eichene Bohle —	—	200	Ohlau	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
201	—	—	1	Karton	künstl. Bouquets —	5	201	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	*)
202	—	—	1	—	eis. Bremsklotz —	25	202	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
203	—	—	3	Bund	Bretter —	223	203	Offenburg	Badische Stsb.	
204	—	—	1	Seil	— —		204			
205	—	—	1	Kiste	Brünellen —	13	205	Karlsruhe H.	„	
206	—	—	1	—	eis. Bügelkette —	24	206	Pronitten	K. E.-D. Königsberg	
207	—	—	1	Pack	Dachrinnenhalter —	20	207	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	4	Bund	eis. Dachrinnenhalter	19	208	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
209	—	—	1	Spahnkorb	Damenmäntel —	21,5	209	Waldsee	Württemberg. Stsb.	
210	—	—	1	Ring	Draht —	4	210	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
211	—	—	4	Stück	⊏-Eisen (1 m lg.) —	?	211	Spandau	„	
212	—	—	1	Pack	Eisendraht —	36	212	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
213	—	—	1	Bund	Eisenröhren —	7	213	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
214	—	—	6	—	Eisenstreifen mit Nietlöchern	18	214	Hannover	K. E.-D. Hannover	
215	—	—	1	Pack	Eisenwaaren (24 Roste auf Gasöfen)	21	215	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
216	—	—	1	Korb	Eisenwaaren (kl. Schlüssel enth.)	23	216	Heidelberg	Badische Stsb.	**)

*) Zum Aufbewahren abgegeben.
**) Wald als Abgangsstation bezeichnet.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
217	—	—	1	Sack	Eisentheile, Handwerkszeug etc.	11	217	Hannover	K. E.-D. Hannover	
218	—	—	1	Pack	alte Emballagetücher	32	218	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	1	Korbfl.	Essigsäure	25	219	Offenburg	Badische Stsb.	
220	—	—	1	Stab	Flacheisen	30	220	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
221	—	—	1	Stange	Flacheisen	9	221	Oppurg	K. E.-D. Erfurt	
222	—	—	1	Korb	leere Flaschen	10	222	Rgb. Rummelsbg.	K. E.-D. Berlin	
223	—	—	1	—	roher Grapen	2	223	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
224	—	—	2	Kolli	Guss	15	224	Eberbach	Badische Stsb.	
225	—	—	2	—	neue eis. Hämmer	18	225	Zarrentin	K. E.-D. Altona	
226	—	—	1	Bund	Haken	5	226	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
227	—	—	1	Pack	20 verzinnte Haken	—	227	Gräfrath	„	mit schwarzen Riemen umschnallt.
228	—	—	1	—	grauer Handkoffer	3	228	Schwerin	Meckl Friedr. Frzb.	
229	—	—	1	Bund	12 neue Handkörbe	9	229	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
230	—	—	1	Paar	Holzgaloschen	0,5	230	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
231	—	—	1	Bund	Holzleisten	13	231	Offenburg	Badische Stsb.	
232	—	—	1	Sack	roth gefärbte hohle runde Hölzchen von 33 mm Länge und 7 mm Stärke in Form von Kugeln	7	232	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	<—O Form der Hölzchen.
233	—	—	1	—	Holzplatte	—	233	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
234	—	—	1	Ballen	Kabsleder	19,5	234	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
235	—	—	1	Sack	Kartoffeln	50	235	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
236	—	—	1	„	Kartoffeln	72	236	Bremen	K. E.-D. Hannover	
237	—	—	1	„	Kartoffeln	80	237	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
238	—	—	1	Koffer	?	37	238	Sigmaringen	Württemberg. Stsb.	Maxau-Strassburg hez.
239	—	—	1	Korb	leer, gebr.	6	239	Friedrichshafen	„	
240	—	—	7	—	l. Korbkannen	—	240	Heilbronn	„	
241	—	—	2	—	starke Krahnketten	—	241	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
242	—	—	1	—	Kupferrohr 1,84 m lang 8 mm Durchm.	0,5	242	Harburg	K. E.-D. Hannover	
243	—	—	1	Rolle*)	Linoleumläufer	21	243	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	*) in grauer Leinwand.
244	—	—	1	Ballen	Lumpen	178	244	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
245	—	—	1	—	Mannesrock	2	245	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
246	—	—	1	Körbchen	Maronen	4	246	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	verkauft
247	—	—	1	—	eis. Maschinentheil	67	247	Gelnhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
248	—	—	1	Kiste	eis. Maschinentheile	10	248	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Frachtg. B.
249	—	—	1	Pack	6 Stück Mauereisen	12	249	Wittenberge	„	
250	—	—	1	Kiste	2 Oeldruckbilder	30,5	250	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
251	—	—	4	—	l. Oelfässer	130	251	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
252	—	—	1	—	Ofenblech mit Packet	1	252	Tuttlingen	„	
253	—	—	31	Kolli	Ofentheile	—	253	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
254	—	—	9	—	alte Ofentheile	24	254	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
255	—	—	1	—	eis. Ofen	185	255	Breslau Märk. B.	K. E.-D. Breslau	
256	—	—	1	Pack	Packtücher	34	256	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
257	—	—	1	Bund	4 Stränge Polstermaterial	5	257	Hamburg H. Eilg.	K. E.-D. Altona	
258	—	—	3	Schachteln	Putz-Extrakt	—	258	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
259	—	—	1	„	6 Dosen desgl.		259			
260	—	—	1	—	Rehbock	8	260	Stutgart H.	Württemberg. Stsb.	verkauft.
261	—	—	1	Verschlag	Rahmen aus Bambusstöcken mit Stoffbezug	20	261	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
262	—	—	1	Sack	Reis	50	262	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
263	—	—	1	Stab	Roheisen	—	263	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
264	—	—	1	—	gusseis. Rohr	6	264	Wartenburg O/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
265	—	—	1	Bund	3 Stück eis. Rohre von Schweisseisen	20,6	265	Eydtkuhnen	„	
266	—	—	2	—	Röste	—	266	Bretten	Württemberg. Stsb.	
267	—	—	1	—	eis. Rübenschaar	8	267	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
268	—	—	1	Pack	Säcke	6	268	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
269	—	—	1	„	Säcke	36	269	Magdeburg H.	„	
270	—	—	1	„	20 leere Säcke	18	270	Harburg U. E.	K. E.-D. Hannover	
271	—	—	1	Kiste	Schablonen zum Wäschezeichnen	30	271	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
272	—	—	1	—	gefüllter Schliesskorb	18,5	272	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
273	—	—	1	—	Schlagbaum und Laternenhalter	6	273	Braunschweig Ost.	K. E.-D. Magdeburg	
274	—	—	1	Papier	Schloss nebst Drücker u. Schlüssel	2,5	274	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
275	—	—	3	—	Schuhleisten	2	275	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
276	—	—	1	—	Schrotleiter	—	276	Grossheringen	„	
277	—	—	3	—	Schwellen	—	277	Meinersen	K. E.-D. Hannover	ansch. v. Z. 805 verloren.
278	—	—	1	—	Schwungrad	42	278	Hagen	K. E.-D. Elberleld	
279	—	—	1	—	eis. Siederohr	8	279	Heldrungen	K. E.-D. Erfurt	
280	—	—	1	—	Spazierstock	—	280	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
281	—	—	1	—	Schirm	—	281			
282	—	—	1	—	Spazierstock m. Krücke	—	282			

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
283	—	—	5	—	eis. Spriegel —	—	283	Frose	K. E.-D. Magdeburg	
284	—	—	1	Bund	Stahl —	23	284	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
285	—	—	1	„	Stahl —	20,5	285	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
286	—	—	1	Pack	Stiefelabsatzeisen —	10	286	Basel	Badische Stsb.	
287	—	—	1	—	Taschenmesser —	—	287	Hamburg H. Eilg.	K. E.-D. Altona	
288	—	—	1	—	Tischuntergestell —	—	288	Spandau	K. E.-D. Berlin	
289	—	—	3	—	neue Tragkörbe —	4	289	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
290	—	—	1	Bund	Vorhangstängchen —	15	290	Heidelberg	Badische Stsb.	
291	—	-	2	—	Wasserkrahngehäuse	27	291	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
292	—	—	1	Fass	Wein —	32	292	Düsseldorf-Derend.	„	
293	—	—	1	—	eis. Welle mit Schraubengewinde an beiden Enden	—	293	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	2,2 m lg., 5 cm Durchm.
294	—	—	1	Kollo	Zahnrad in 2 Theilen	75	294	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
295	—	—	2	—	leere Zuckerfässer —	—	295	Magdeburg-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
296	—	—	1	Kiste	Zündhölzer —	16	296	Sigmaringen	Württemberg. Stsb.	
297	—	—	1	Sack	Zwiebel —	48	297	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	G T C	712	1	—	gusseisernes Maschinentheil	25	1	Wilhelmshöhe	K. E.-D. Cassel	
2	H	—	29	Stück	Thonröhren —	609	2	Cassel O.	„	
3	H J H	578	1	Fass	? —	240	3	Warburg	„	
4	L S	—	8	Kolli	Eisentheile, Bogenrohre	32	4	Cassel U.	„	
5	S	1	1	Ballen	Segeltuch —	10	5	„	„	
6	S	34659	1	Korb	Blechflasche —	15	6	Nordhausen	„	
7	T	909	1	Kiste	Wein —	40	7	Worbis	„	beschrieben: Worbis.
8	W W	1	1	Koffer	Wäsche —	49	8	Cassel O.	„	
9	W	10	1	Kiste	leer —	21	9	„	„	
10	—	—	1	Ballot	Eisenwaaren, Gewinde	21	10	Cassel U.	„	
11	—	—	1	Pack	Speere —	21,5	11	Leinefelde	„	
12	—	—	1	Ballen	Wollenwaaren —	21	12	Cassel O.	„	
13	—	—	36	Stück	Schlangenrohre —	ca. 2000	13	Nordhausen	„	
14	Gebr. Wolfer Elze	—	1	Sack	leere Säcke —	?	14	Göttingen	„	
15	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	156	15	Neheim-Hüsten	„	

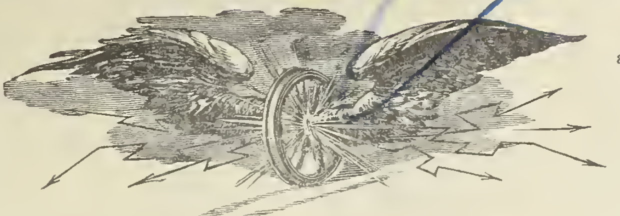
Berichtigungen.

Die Angaben unter „A. Güter mit Buchstaben bezeichnet“ lfd. Nr. 110 und 156 des Anzeigers Nr. 21 sind wie folgt zu berichtigen:

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn
110	H P	102	1	Handkoffer	? u. Wolle —	14	110	Lüneburg	K. E.-D. Hannover
156	O K C	861	1	Kiste	? —	7	156	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 93. Zeitung des Vereins 1897.



Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 1. Dezember 1897.

Inhalt:

Zugwiderstand schnellfahrender Züge auf gerader Bahn.

Die französische Nordbahn hat in der Zeit von 1891 bis zu Ende des Jahres 1895 sehr eingehende und genaue Versuche zur Bestimmung des Zugwiderstandes der Schnellzüge auf gerader Bahn durchgeführt. Sie bediente sich hierzu desselben Dynamometerwagens, der seinerzeit auch zur Aufsuchung des Zugwiderstandes bei Güterzügen Verwendung gefunden hat und der ohne Schwierigkeiten gestattet, zu jedem Zeitpunkte die am Zughaken des Tenders erforderliche Zugkraft, sowie auch die Fahrgeschwindigkeit des Zuges festzustellen.*) Die Beobachtungen wurden bei einer grossen Anzahl von Zügen — fahrplanmässigen und Versuchszügen — angestellt und erstreckten sich sowohl auf gewöhnliche Personenwagen mit zwei Achsen, als auch auf Personenwagen mit Drehgestellen, nach dem Vorbilde der Wagen der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. Ueber die Ergebnisse der Versuche berichtet der Werkstättenchef der französischen Nordbahn-Gesellschaft Barbier in der „Revue générale des chemins de fer" (1897, I., S. 272 bis 283) in ausführlicher Weise. Wir wollen hier nun zunächst seinen Darlegungen folgen, dann aber die von ihm aufgestellten Gleichungen mit den sonst gebräuchlichen Formeln in Vergleich ziehen.

*) Eine nähere Beschreibung dieses Wagens befindet sich in der Aprilnummer des Jahrganges 1883 der „Revue générale des chemins de fer."

a) Widerstand zweiachsiger gewöhnlicher Personenwagen.

Das Gewicht der Züge, mit denen Versuche vorgenommen wurden, wechselte — ausschliesslich Lokomotive und Tender — zwischen 120 und 210 t und betrug im Mittel 160 t, entsprechend einem Zuge von 15 Wagen. Die Versuche fanden zu allen Jahreszeiten und bei verschiedener Witterung statt; die erhaltenen Widerstände gelten sonach thatsächlich für mittlere atmosphärische Verhältnisse und für den gewöhnlichen Zustand der Geleise. Erhoben wurden die Widerstände auf horizontaler Bahn und auf Gefällen.

Auf horizontaler Bahn kamen Geschwindigkeiten von 60 bis 115 km in der Stunde in Betracht. Wenn nun die jeweiligen Geschwindigkeiten als Abscissen und die vom Dynamometer angegebenen Zugwiderstände als Ordinaten verzeichnet werden, so erhält man eine mittlere Kurve, für welche Barbier die Gleichung aufstellt:

$$R = 1,6 + 0,023\ V + 0,00046\ V^2 \quad \ldots \quad (1.$$

worin R den Widerstand für eine Tonne Zuggewicht in Kilogramm, V die Fahrgeschwindigkeit in Kilometern pro Stunde angeben.

Die Konstante 1,6 stellt die verschiedenen unabänderlichen Widerstände dar, welche den Fahrzeugen infolge der Reibung der Achsschenkel, der Stösse der Räder auf die Schienen usw. zukommen. Die Achsschenkelreibung liefert den weitaus grössten Beitrag zu dem Konstantenwerthe, vorausgesetzt, dass Radreifen und Geleise sich im guten Zustande befinden. Der Ausdruck mit der ersten Potenz von V trägt hauptsächlich der schlingernden Bewegung der Fahrzeuge Rechnung, während der Ausdruck mit der zweiten Potenz von V durch den Luftwiderstand bedingt wird. Man vermisst in der obigen Gleichung die Rücksichtnahme auf die Zusammensetzung der Züge, d. h. auf die Zahl, die Anordnung und das Gesammtgewicht der Wagen. Nun wird aber bei Gleichheit der bewegten Last der spezifische Widerstand um weniges geringer, wenn die Zahl der Wagen grösser wird; auch ist der Widerstand kleiner, wenn die Wagen gleich breit, als wenn sie verschieden dimensionirt und beliebig gruppirt sind. Derartige Betrachtungen haben nun wohl für Güterzüge, nicht aber für Schnellzüge Berechtigung, denn bei letzteren kommen gewöhnlich Wagen gleicher Type und kommt auch in der Regel bei bestimmtem Zuggewicht die gleiche Garnitur, also die gleiche Anzahl Wagen zur Verwendung. Uebrigens haben auch die Versuche, welche die französische Westbahn im Jahre 1880 mit Personenzügen durchführte, dargethan, dass die Veränderung der bewegten Last — das wesentlichste Element der Zusammensetzung der Züge — den spezifischen Zugwiderstand nur ganz unwesentlich beeinflusst.

Die Gleichung (1. schreibt sich für praktische Berechnungen geeigneter:

$$R = 1,6 + 0,46\ V \left(\frac{V + 50}{1\,000}\right) \quad \ldots\ldots \quad (2.$$

Auf geneigter Bahn ist dem Widerstand R in der Horizontalen noch jener Widerstand beizufügen, und zwar je nach dem Sinne der Neigung positiv oder negativ, welcher durch die Schwerkraft hervorgerufen wird und mit der zur Neigung des Geleises parallelen Seitenkraft des Zugsgewichtes gleichwerthig ist. Der Werth dieser Seitenkraft wird bekanntlich annähernd genau durch die Neigung i in Millimeter pro 1 m ausgedrückt, sodass der spezifische Zugswiderstand auf geneigter Bahn theoretisch

$$R_1{}^1 = R \pm i \quad \ldots\ldots\ldots\ldots \quad (3.$$

ist.

Die Versuche auf der Nordbahn haben nun gezeigt, dass der wirkliche Werth von R_1 auf der Steigung immer kleiner, im Gefälle immer grösser ist als der durch Gleichung 3 gegebene theoretische Werth und dass der spezifische Widerstand auf geneigter Bahn praktisch durch die Gleichung

$$R_1 = R \pm 0,9\ i \quad \ldots\ldots\ldots\ldots \quad (4.$$

gegeben erscheint.

b) Widerstand der Wagen mit Drehgestellen.

Um den spezifischen Widerstand der vierachsigen Drehgestellwagen mit jenem der zweiachsigen Wagen zu vergleichen, unternahm der Zugförderungschef der französischen Nordbahn im Juni 1895 eine Reihe dynamometrischer Versuche mit den Fahrbetriebsmitteln, welche die internationale Schlafwagengesellschaft zur Verfügung gestellt hatte. Die Versuchszüge waren aus Schlafwagen von 30 t Gewicht gebildet, wogen exklusive Lokomotive und Tender 206 t und liefen mit Geschwindigkeiten von 60 bis 115 km in der Stunde. Die graphischen Darstellungen der Ergebnisse führten zu der Gleichung

$$R_2 = 1,6 + 0,456\ V \left(\frac{V + 10}{1\,000}\right) \quad \ldots\ldots \quad (5.$$

für den Widerstand auf horizontaler Bahn.

Die nachstehende Uebersicht gibt für verschiedene Geschwindigkeiten den spezifischen Widerstand der in Rede stehenden zwei Wagentypen an:

Stündliche Fahrgeschwindigkeit	Widerstand pro Tonne		Unterschied zu Gunsten der Drehgestellwagen
	bei zweiachsigen Wagen	bei Drehgestellwagen	
km	kg	kg	kg
sehr gering	1,6	1,6	0
60	4,64	3,52	1,11
70	5,46	4,15	1,29
80	6,38	4,88	1,48
90	7,40	5,70	1,68
100	8,50	6,62	1,86
110	9,70	7,62	2,05
115	10,33	8,16	2,14

Der Unterschied der Widerstände wächst sonach mit der Geschwindigkeit. Die Hauptursache der günstigeren Verhältnisse bei den Drehgestellwagen ist wohl in der Verminderung der Anzahl der Zwischenräume zwischen den einzelnen aufeinander folgenden Wagen zu erblicken, sodass der Einfluss der Luft auf den ganzen Zug bedeutend vermindert wird; auch ist der ruhige, wenig schlingernde Lauf dieser Fahrzeuge von Wesentlichkeit. Wie die Uebersicht zeigt, beträgt die Verminderung des spezifischen Widerstandes auf horizontaler Bahn bei den Drehgestellwagen 21 bis 24 %, also mindestens 20 % gegenüber den zweiachsigen Wagen.

Auf ansteigender Bahn bleibt das Verhältniss der Widerstände $\frac{R_3}{R_1}$, worin R_3 den Widerstand der Drehgestellwagen in der Neigung bezeichnet, ebenfalls ziemlich weit entfernt von der Einheit, wenn es auch etwas grösser wird, als auf der Horizontalen. Für eine Neigung von 5 ‰ und eine Fahrgeschwindigkeit von 80 km in der Stunde erhält man z. B.:

$$R_3 = 4,88 + 0,9 \times 5 = 9,38 \text{ kg},$$
$$R_1 = 6,38 + 0,9 \times 5 = 10,88 \text{ kg und}$$
$$\frac{R_3}{R_1} = 0,86.$$

Die Verminderung des Widerstandes, herbeigeführt durch die Anwendung der für die Reisenden so überaus bequemen Drehgestellwagen, bietet also die Möglichkeit, mit einer Lokomotive von bestimmter Zugkraft eine Last zu befördern, welche bei Maximalsteigungen von 5 ‰ um rund 14 % grösser ist, als jene bei der Anwendung von zweiachsigen Wagen. Die französische Nordbahn hat denn auch sofort aus diesem Ergebnisse ihrer Versuche die Nutzanwendung gezogen und für den Schnellzugsverkehr eine grössere Anzahl von Drehgestellwagen, die mit allem Komfort für die Reisenden ausgestattet sind, bei der „Société générale de construction de St. Denis" in Bestellung gebracht.

Es erscheint nicht ohne Interesse, die soeben erläuterten Ergebnisse, die sich auf den Widerstand der Schnellzüge beziehen, mit den seinerzeit bei den Versuchen mit Güterzügen gewonnenen Resultaten zu vergleichen. Letztere finden sich in einer längeren Abhandlung von De Laboriette im Aprilhefte des Jahrganges 1883 der „Revue Générale des Chemins de fer" näher besprochen. Die Versuche wurden mit besonderen Zügen von 400 bis 600 t Gewicht und mit Fahrgeschwindigkeiten von 25 bis 55 km in der Stunde vorgenommen. Der Widerstandskurve entspricht die Gleichung

$$R_4 = 1,45 + 0,0008\ V^2 \quad \ldots\ldots\ldots \quad (6.$$

wofür Laboriette die Formel setzt:

$$R_4 = 0,07\ V \quad \ldots\ldots\ldots\ldots \quad (7.$$

welche einfacher ist und zu hinlänglich genauen Werthen führt. In der nachstehenden Uebersicht sind nun die Werthe von R und R_4 (nach Formel 2 und 6), berechnet für Geschwindigkeiten, die in der Praxis noch zulässig erscheinen, vergleichsweise neben einander gestellt.

Fahrgeschwindigkeit in der Stunde	Widerstand pro Tonne Zuggewicht	
	bei Güterzügen in Kilogramm	bei Schnellzügen in Kilogramm
km	R_4	R_4
sehr gering	1,45	1,60
45	3,07	3,57
50	3,45	3,85
55	3,87	4,25
60	4,33	4,63

Es zeigt sich, dass der spezifische Widerstand unter Annahme gleicher Fahrgeschwindigkeiten bei den Güterzügen etwas kleiner ist, als bei den Schnellzügen. Diesen scheinbaren Widerspruch erklärt Barbier folgendermaassen: „An erster Stelle ist zu beachten, dass die Achsschenkel der Güterwagen schwächere Dimensionen besitzen, als jene der Personenwagen. Ihr Durchmesser ist im allgemeinen bei der französischen Nordbahn 85 mm für erstere und 100 bis 110 mm für letztere. Es ist sonach bei einem Raddurchmesser von 950 mm das Verhältniss des Achsschenkeldurchmessers zu dem Raddurchmesser $\left(\frac{r}{R}\right)$ für Güterwagen 0,089, für Personenwagen 0,105 bis 0,115 und im gleichen Ausmaass auch die Reibung an den Achsschenkeln bei letzteren grösser, als bei ersteren. An zweiter Stelle darf nicht übersehen werden, dass die Versuchs-Güterzüge wenigstens doppelt so lang waren, als die Versuchs-Schnellzüge und durchweg aus gleich konstruirten offenen Kohlenwagen bestanden, bei denen die Luftwirkung weniger kräftig auftritt, als bei den gedeckten Wagen."

Die Gleichung von Vuillemin, Guebhard und Dieudonné für Züge mit einer Geschwindigkeit von mindestens 70 km in der Stunde liefert weit höhere Werthe, als die Ergebnisse der Nordbahnversuche. Sie lautet bekanntlich:

$$r = 1{,}8 + 0{,}14\ V + \frac{0{,}004 . F . V^2}{Q} \quad . \ . \ . \ . \ (8.$$

worin F die Stirnfläche des Wagenzuges (hinlänglich genau 5 m²), Q das Gesammtgewicht des Wagenzuges (exklusive Lokomotive und Tender) in Tonnen bedeuten. Wir haben hiernach

		und nach Barbier's Gleichung
für V = 70 km	r = 12,21	R = 5,46 kg/t
= 80 „	= 13,80	= 6,38 „
= 90 „	= 15,41	= 7,40 „
= 100 „	= 17,05	= 8,50 „

Hierbei ist Q = 160 t angenommen.

Barbier betrachtet als Ursache dieser grossen Unterschiede die zahlreichen Verbesserungen im Wagenbaue, die bessere Schmierung der Achsschenkel, die Vergrösserung des Gewichtes der Wagen, die Verstärkung des Oberbaues, die grössere Länge der Schienen. Es scheint aber, dass diese Thatsachen allein doch noch nicht die ungewöhnliche Grösse der Widerstandskoeffizienten, wie sie sich bei den Versuchen der oben genannten Ingenieure ergeben haben, vollkommen rechtfertigen. Professor Albert Frank dürfte wohl Recht haben, wenn er meint, dass bei diesen Versuchen die Zapfen-Reibungswiderstände der Wagen sehr grosse waren und die Bahngeleise sich in einem wenig guten Zustande befunden haben.*)

Frank selbst hat ebenfalls sehr interessante Versuche über Lokomotiv- und Wagenwiderstände durchgeführt und eine Gleichung aufgestellt, die bedeutend mindere Widerstände gibt als jene der französischen Ingenieure. Nach Frank kann die Bestimmung der Zugkraft W, die erforderlich ist, um eine ohne Dampf fahrende Lokomotive nebst Tender vom Gewicht Q_1 und einen Wagenzug vom Gewichte Q_2 auf gerader horizontaler Bahn mit der Geschwindigkeit v^m in der Sekunde zu bewegen, mit Hilfe folgender Gleichung geschehen:

$$W = Q_1\,\mu_1 + Q_2\,\mu_2 + \delta\,(F_1 + F_2)\,v^2 \quad . \ . \ (9.$$

Hierin ist zu setzen: für zweifach gekuppelte Personenzug-Lokomotiven $\mu_1 = 0{,}0032$, $F_1 = 7\ m^2$, ferner $\mu_2 = 0{,}0025$ (in Uebereinstimmung mit den Versuchen der bayerischen Staatsbahnen) und $\delta = 0{,}1225$, während F_2 je nach der Zusammensetzung des Zuges zu berechnen wäre. Sämmtliche Werthe sind in Meter und Kilogramm ausgedrückt.

Wenn man in dieser Gleichung nur die den Wagenzug betreffenden Glieder in Betracht zieht und $Q_2 = 160$ t, $F_2 = 5\ m^2$ setzt, so erhält man:

für V = 70 km in der Stunde . . $\varphi = \frac{10}{Q_2} = 3{,}95$ kg pro Tonne
V = 80 „ „ „ „ φ = 4,39 „ „ „
= 90 „ „ „ „ = 4,89 „ „ „
100 „ „ „ „ = 5,45 „ „ „

Diese Werthe bleiben nicht unbedeutend unter jenen Barbier's. Dabei ist nun freilich zu beachten, dass Frank nicht den Widerstand des Wagenzuges allein, sondern jenen ganzer Züge ermittelte und die Gleichung aus dem praktisch gefundenen Gesammtwiderstande auf theoretischem Wege ableitete. Unserer Anschauung nach liefern die Ergebnisse der auf der französischen Nordhahn durchgeführten Versuche gerade im Hinblick auf Vuillemin's und Frank's Gleichungen gewisse Mittelwerthe, welche man den Ermittelungen von Zugwiderständen immerhin mit einiger Berechtigung und mit der Aussicht auf praktisch hinlänglich genaue Resultate zu Grunde legen darf.

Alfred Birk.

*) Albert Frank: Die Widerstände der Lokomotiven und Bahnzüge usw. Wiesbaden. 1886.

Der Personal- und Besoldungsetat der deutschen Eisenbahnen.

Den Einheitsbestrebungen im deutschen Eisenbahnwesen ist durch die Verstaatlichung der bedeutenderen Bahnlinien grosser Vorschub geleistet worden. Sie bildete die Vorbedingung für die Erfüllung vieler Erwartungen und Hoffnungen, die man an die einheitliche Gestaltung des Eisenbahnverkehrs in Deutschland geknüpft hat. Freilich sind diese Erwartungen bis jetzt nur zum Theil und mehr auf Seite des Güterverkehrs erfüllt worden, während es noch immer der kräftigsten Impulse bedarf, der überaus lästigen Verschiedenheit der Tarife im Personenverkehr zu Leibe zu gehen, sodass heute noch nicht abzusehen ist, wann und wie der Angriff auf diese leidige Zersplitterung endlich gelingen wird. Bleibt hiernach den Einheitsbestrebungen selbst im Gebiete des Verkehrs noch vieles zu erreichen übrig, so lässt sich auch im Bereiche der Verwaltung noch manches einheitlicher gestalten, unbeschadet der freien Bewegung, die man den einzelnen Verwaltungen hier nicht verkümmern soll und will. Es gibt aber auch hier Dinge deren einheitliche Gestaltung im Interesse nicht nur der Allgemeinheit, sondern auch der einzelnen Eisenbahnverwaltungen zu wünschen ist, ohne dass man sich dem Vorwurfe aussetzt, an unrechter Stelle zu uniformiren. Ein solcher Gegenstand ist der Personal- und Besoldungsetat der Eisenbahnen.

Wenn man die Verhandlungen der Landtage in den Bundesstaaten verfolgt, so wird man sich kaum der Einsicht verschliessen können, dass die vielfachen und oft recht grossen Unterschiede in der Stellung und Besoldung des Personals eine nie versiegende Quelle von Beunruhigungen und Unzuträglichkeiten für die einzelnen Verwaltungen bilden und dass es doch eigentlich recht naheliegend und wohl auch kein aussichtsloses Beginnen sein würde, diese Quelle zu verstopfen. Es würde u. E. eine ebenso dankbare wie aussichtsreiche Aufgabe wenigstens der deutschen Staatseisenbahn-Verwaltungen sein, sich über die Grundzüge ihres Personal- und Besol-

dungsetats zu einigen und damit vor allem auch eine grössere Stabilität in diesem Etat selbst herbeizuführen.

Der Verwaltungsbereich einer Staatseisenbahn - Gruppe bildet weder im Verkehr noch im Betrieb ein vollständig für sich Abgeschlossenes; im Gegentheil der Berührungspunkte mit anderen sind fast ungezählte. Am offenkundigsten tritt diese Berührung auch für die Verwaltung da zu Tage, wo die Linien verschiedener Verwaltungen zusammentreffen. Dort arbeiten oft Schulter an Schulter preussische und sächsische, bayerische und württembergische Stationsbeamte nebeneinander, dort fahren oft auf denselben Geleisen Lokomotivführer und Feuermänner, Zugführer und Schaffner verschiedener Verwaltungen ein und aus. Ist es da nicht ein ganz naturgemässer Vorgang, wenn hier diese Beamten hüben und drüben Vergleiche anstellen vor allem über das, was sie am meisten angeht, über Titel, Rang und Besoldung? Und wenn diese Vergleiche irgendwie zu Ungunsten des einen Theiles ausfallen, dann geschieht das, was man den Benachtheiligten wieder nicht verdenken kann: sie sind mit einer Petition zur Hand, in welcher der Hinweis auf die bessere Lage, in der sich ihre Kollegen der Nachbarverwaltung befinden, in der Regel das hauptsächlichste Argument bildet. Wird dieser Petition entsprechend, eine Verbesserung der Lage der Bittsteller durchgeführt und dabei, wie das ja bei den wechselnden Verhältnissen und den sich mehrenden Ansprüchen an Leistung und Lebensführung der Beamten auch wieder ganz natürlich ist, über die Rang- und Einkommensverhältnisse der nachbarlichen Beamtenklasse in irgend einer Beziehung hinausgegangen, dann wiederholt sich bald danach derselbe Vorgang in der jenseitigen Verwaltung und das ergibt dann von selbst eine ganz artige Schraube ohne Ende.

Die Eisenbahnverwaltungen haben schon genug zu leiden unter der menschlich wohl erklärbaren Neigung der einzelnen Beamtengruppen, Vergleiche über Rang und Besoldung unter sich anzustellen und daraus Ansprüche mancherlei Art an ihre Verwaltung herzuleiten. Die Vergleiche der Beamtenschaft der einzelnen Staatseisenbahn-Verwaltungen über die Abweichungen der Personal- und Besoldungsetats von anderen dagegen könnten und sollten diese Verwaltungen recht wohl aus der Welt schaffen.

Ein Lokomotivführer oder Feuermann, ein Zugführer oder Schaffner, ein Schirrmeister oder Weichenwärter hat in Preussen ganz dasselbe zu thun wie in Sachsen. Die dienstlichen Anforderungen an sie sind überall die gleichen, die Ansprüche an ihre Vorbildung sind reichsgesetzlich geregelt, ihre Dienstdauer unterliegt den gleichen Vorschriften, nur ihre Besoldung und ihre sonstigen persönlichen Verhältnisse sind verschieden. Warum das? Sind die Lebensansprüche an den Beamten in Preussen andere als in Sachsen? Sind nicht gerade alle die Lebenshaltung, die Lebensbedürfnisse und die Lebensbedingungen bestimmenden Verhältnisse des Berufes bei den Eisenbahnbeamten des exekutiven Dienstes hervorragend überall die gleichen?

Für die Zufriedenheit dieses Personals und eine ruhige Entwickelung ihrer äusseren Verhältnisse, aber auch für die sachgemässe und zufälligen Einflüssen entrückte Gestaltung des Personaletats der Eisenbahnverwaltungen selbst wäre mit einer einheitlichen Aufstellung der Grundzüge dieses Etats unendlich viel gewonnen.

Wir verkennen durchaus nicht, dass jeder Staat bei Gestaltung des Personaletats seiner Eisenbahnbeamten von Rücksichten auf andere Ressorts der Staatsverwaltung beeinflusst wird und dass diese Rücksichten dem Anschlusse an den Besoldungsetat einer fremden Verwaltung hindernd in den Weg treten können. Allein bei näherem Eingehen auf die Sache wird sich dieses Bedenken als hinfällig erweisen. Die Verhältnisse der Eisenbahnbeamten in ihrer grossen Mehrzahl sind mit denen der Beamten anderer Zweige des Staatsdienstes überhaupt nicht vergleichbar. Nicht der produktive Charakter des Eisenbahnbetriebes hindert einen solchen Vergleich, sondern die ganz und gar eigenartigen Verhältnisse, unter denen die grosse Mehrzahl der Eisenbahnbeamten ihren Dienst verrichten muss. Ein sächsischer und ein preussischer Lokomotivführer können ihre dienstlichen Verhältnisse vergleichen, nicht aber etwa ein Weichenwärter und ein Gendarm. Man kann zwischen einem Strassen- und einem Bahnwärter eine gewisse Analogie finden, aber vergleichsfähig sind auch sie nicht, wie jedem einleuchtet, der beider dienstliche Aufgaben näher betrachtet.

Für das gesammte untere Betriebspersonal der Staatseisenbahnen liesse sich die einheitliche Aufstellung von Besoldungsgrundsätzen jedenfalls ohne alle Schwierigkeit durchführen. Beim höheren Personal mögen sich die Rücksichten auf die Verhältnisse der Beamten anderer Ressorts schärfer geltend machen. Man wird den Staatstechniker in allen Zweigen nach gleichen Grundsätzen behandeln müssen und mittlere und obere Expeditionsbeamte mit annähernd gleichen dienstlichen Anforderungen auch nicht wesentlich anders in dem einen Ressort wie in dem andern stellen können. Aber auch wenn es wirklich nöthig sein sollte, in solchen Fällen an die Rücksichten auf andere Staatszweige Zugeständnisse zu machen — was durchaus noch nicht unbestreitbar ist —, so würde doch durch solche Rücksichten nur die kleine Minderzahl der Beamten betroffen werden, für die grosse Mehrzahl würde die einheitliche Regelung der Besoldungsverhältnisse ohne weiteres möglich sein*). Wie sehr diese Verhältnisse noch auseinander gehen, das möge nur an einem Beispiele erkannt werden, am Wohnungsgeldzuschuss: Preussen gewährt ihn, Sachsen nicht. Die Folge davon wird sein, dass sich der nächste sächsische Landtag auch mit einer Petition um Gewährung dieses Wohnungsgeldzuschusses zu beschäftigen haben wird; obgleich der Mangel desselben in Sachsen in den meisten Fällen durch höhere Gehalte ausgeglichen wird. Wenn übrigens aus der Ungleichheit der Wohnungs- und Lebensmittelpreise in den verschiedenen Landestheilen Bedenken gegen die einheitliche Regelung der Besoldungen hergeleitet werden sollten, so würde man diese durch den Hinweis auf die einheitlichen Besoldungsverhältnisse der Reichsbeamten und auf die Möglichkeit der Ausgleichung mit Hilfe des erwähnten Wohnungsgeldzuschusses widerlegen können.

Vielfach störend und jedenfalls das Ansehen des deutschen Eisenbahnwesens nicht gerade fördernd ist auch die bestehende Verschiedenheit in den Titulaturen. Auch damit könnte man aufräumen. Es kann doch nicht so schwer sein, sich zu einigen, ob man Oberschaffner oder Zugführer, Schaffner oder Kondukteur, Schirrmeister oder Wagenmeister, Rendant oder Kassirer sagen will. Hieran hat auch das reisende Publikum ein Interesse. In der Verwaltung selbst sind die ungleichmässigen Titulaturen störend bei Nachweisungen für die Statistik, bei Aufstellungen im militärischen Interesse usw. Es würde gewiss nur der Würde des deutschen Eisenbahnwesens entsprechen, wenn ihm das Stückchen Zopf, das ihm in Gestalt der verschiedenartigsten Titulaturen für ein und dieselbe Beamtengattung noch anhängt, im Wege der Vereinbarung unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen recht bald abgeschnitten würde. Wie überall in der Beamtenhierarchie, so spielt auch bei den Eisenbahnbeamten der Rang eine grosse Rolle. Eigenthümlich ist dabei nur, dass die Unzufriedenheit über Rangverhältnisse viel seltener einen dienstlichen als einen gesellschaftlichen Grund hat. Das Befehlen und Gehorchen regelt im Eisenbahnbetriebe viel weniger die Rangordnung, als der Dienst selbst, in dem es nicht immer der Ranghöhere ist, der dem Rangtieferen Befehle zu ertheilen hat. Nach Aussen aber gilt die Rangordnung und daher das

*) Dieser Annahme des Herrn Verfassers möchten wir doch nicht ohne weiteres beitreten. Die finanzielle Gleichstellung der unteren Bahnorgane könnte wohl kaum ohne Rückwirkungen auf die Besoldungsverhältnisse auch des höheren Personals bleiben, und insofern würden sich voraussichtlich Konsequenzen ergeben, die mit den allgemeinen Etatsverhältnissen der Einzelstaaten schwerlich vereinbar wären. Die Red.

eifersüchtige Streben der Beamtengattungen, wenn irgend möglich eine Stufe höher zu klimmen. Auch hier könnten die Staatseisenbahn - Verwaltungen einheitliche Grundsätze vereinbaren, nach denen die Rangverhältnisse der Staatseisenbahn-Beamten, wenn auch nicht in ihrem Verhältniss zu anderen Staatsbeamten, so doch in der Ordnung unter sich geregelt würden. Auch hierdurch würden die Verwaltungen mancher Unzufriedenheit, mancher Ueberhebung und mancher Berufung auf die Verhältnisse anderer vorbeugen. Kl.

Die Gellivara-Ofotenbahn.

Als eine der wichtigsten Bahnen steht auf der skandinavischen Halbinsel die Gellivara-Ofotenbahn auf der Tagesordnung. Wie bekannt, wurde von der ursprünglich geplanten Lulea-Ofotenbahn vor einer Reihe von Jahren nur die Strecke Lulea-Gellivara gebaut, und zwar von einer englischen Gesellschaft, von der der schwedische Staat die Bahnstrecke kaufte. Die Lulea-Gellivarabahn dient in erster Linie dem Erztransport, denn Gellivara ist eins der reichsten Erzgebiete Schwedens. Zwischen Gellivara und der norwegischen Grenze liegen aber noch Erzlager, die womöglich noch umfangreicher als Gellivara sind, und um diese auszunutzen, erbot sich vor einigen Jahren ein schwedisches Konsortium, die Gellivarabahn bis zur norwegischen Grenze weiter zu bauen und gleichzeitig sollte die Fortsetzung der Bahn bis Ofoten, an der norwegischen Westküste, ausgeführt werden. Bei der Wichtigkeit der Bahn beschloss aber die schwedische Regierung, die Sache selbst in die Hand zu nehmen, und der vorjährige Reichstag bewilligte 40 000 Kr. zu Voruntersuchungen. Wie jetzt in schwedischen Zeitungen zu lesen ist, hätte sich die Regierung endgültig entschlossen, bereits dem nächsten, im Januar zusammentretenden Reichstag eine Vorlage über den Bau einer Staatsbahn von Gellivara bis zur norwegischen Grenze vorzulegen. Die norwegische Regierung hat gleichfalls die Absicht, dem nächsten Storthing einen Vorschlag über die Fortsetzung der Bahn durch Norwegen bis Viktoriahafen am Ofotenfjord zu machen. Die Länge der Ofotenbahn durch Norwegen würde 40 km, die Kosten etwa 5,5 Millionen Kronen betragen. In der That haben auch dieser Tage zwischen Vertretern der schwedischen und norwegischen Staatsbahnen Berathungen stattgefunden, die sich auf den Kreuzpunkt der schwedisch-norwegischen Grenze und auf technische Punkte der Eisenbahnvorlagen bezogen. Norwegischen Zeitungen zufolge einigte man sich darüber, dass die Transportfähigkeit der Bahn höher sein soll, wie bei den s. Z. bei Viktoriahafen begonnenen Anlagen. So empfiehlt man ein stärkeres Schienenprofil (40 kg pro Meter) und Vermeidung der schärfsten Kurven. Da eine wesentliche Bedingung für einen zeitgemässen Bahnbetrieb die zweckentsprechende Anordnung für die Einladung des Erzes in Viktoriahafen ist, so wollen die Delegirten vorschlagen, aus Schweden und Norwegen Sachverständige abzuordnen, die sich mit den neuesten und besten Methoden beim Transport von Erz auf der Eisenbahn, besonders in Amerika, bekannt machen sollen. Es wird angenommen, dass man sich für die Verschiffung in Viktoriahafen auf mindestens 1½ Millionen Tons jährlich, später vielleicht auf das Doppelte einzurichten habe. Während der Erztransport von Lulea aus nur während der wenigen eisfreien Sommermonate vor sich gehen kann, ist der Ofotenfjord den ganzen Winter hindurch eisfrei, und demgemäss kann ein ununterbrochener Erztransport stattfinden. Welche Bedeutung aber im übrigen der Ausbau der Lulea - Gellivarabahn hat, erhellt sofort, wenn man sich vergegenwärtigt, dass Schweden sein Schienennetz bis zur finnischen Grenze ausdehnt und dass auch in Finnland die Fortsetzung des Schienenstrangs bis zur schwedischen Grenze zu erwarten ist. Damit bietet sich dann für Russland die Möglichkeit eines neuen Ausfuhrweges über Schweden und Norwegen bis zur Küste des atlantischen Ozeans.

Zum Wagenmangel.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" schreibt unterm 26. November:

In den Erörterungen der Zeitungen über den Wagenmangel auf den Eisenbahnen begegnen uns zuweilen auch Vorschläge zur Beseitigung dieses Uebelstandes. Ein Berliner Blatt regte vor kurzem eine Umänderung der auf den preussischen Staatsbahnen bestehenden organischen Einrichtungen an. Es machte neben einigen geringfügigeren Vorschlägen als wichtigsten den, die Gemeinschaftlichkeit des Wagenparks aller preussischen Staatsbahnen aufzuheben und für die einzelnen Versorgungsgebiete besondere Wagenparks zu bilden, — ein Zustand, wie er vor mehr als 20 Jahren bestand, als das Eigenthum an den Eisenbahnen in Preussen nicht in einer Hand war. Der Erfolg einer solchen Ordnung der Wagenverhältnisse würde eine ausserordentliche Verschlechterung gegenüber dem jetzigen Zustande sein. Es würden zahlreiche Leerläufe der Wagen eintreten lediglich zu dem Zweck, diese wieder in die Heimath gelangen zu lassen. Die jetzt in viel weiterem Maasse gewährleistete Ausnutzung der Wagen würde zum Schaden der Sache erheblich beeinträchtigt werden.

Neuerdings glaubt man, dem Wagenmangel dadurch begegnen zu können, dass man eine völlige Trennung des Personen- vom Güterverkehr für die Hauptlinien durchführt durch Erbauung dritter und vierter Geleise. Ganz abgesehen von den Kosten, die 100 oder 200 Millionen Mark, wie angenommen ist, wohl weit überschreiten würden, würde eine solche Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes nicht die erwarteten Vortheile für die Ausnutzung der Güterwagen herbeiführen. Die Verzögerungen der Wagen treten weniger auf den durchgehenden Hauptlinien, als vielmehr in der Hauptsache durch die Verzweigung des Eisenbahnnetzes in Seitenlinien und besonders auch in Nebenbahnen ein. Es kommt hinzu, dass die durchgehenden Linien, die namentlich durch den Personenzugbetrieb stark belastet sind, nicht zugleich dazu dienen, die Hauptmasse des Güterverkehrs zu bewältigen. Diese grosse Masse vertheilt sich auf viele andere Linien, die durch den Personenverkehr nicht so sehr behindert sind. Insbesondere muss auch die Versorgung der Industriereviere mit Wagen auf ganz anderen Linien gesucht werden, als auf den grossen Durchgangslinien. Nur insoweit kann man in dem Vorschlage etwas Richtiges finden, als es für die gute Ausnutzung der Güterwagen auf einen Güterzugsbetrieb ankommt, der die möglichste Beschleunigung aller Gütertransporte anstrebt und sichert. Gerade in dieser Richtung aber hat die preussische Staatseisenbahnverwaltung ihre Aufgabe zu lösen gesucht und sie verfolgt weiter dies Ziel als besonders werthvolles Mittel. Insbesondere tragen die Hauptdurchgangslinien für die schleunige Bewegung der Güterzüge in hervorragender Weise bei. Nur mit einer solchen dem auffallend anwachsenden Verkehr entsprechend ausgestalteten Betriebsleistung kann es überhaupt der Eisenbahnverwaltung gelingen, den zu einer Höhe gestiegenen Verkehr, die selbst die zuständigen Beurtheiler unseres Wirthschaftslebens wohl nicht vorausgesehen haben, in der jetzigen Weise zu befriedigen. Dass es z. B. im November d. J. gegen den schon hochgehenden Verkehr des Vorjahres der Staatseisenbahnverwaltung möglich gewesen ist für Güter, die in gedeckten Wagen zu befördern sind, an den Tagen vom 1. bis 20. im ganzen Staatsbahnbereich 13,5 % mehr Wagen als im Vorjahre, ferner vom 1. bis 22. für den oberschlesischen Kohlenverkehr 10,2 % mehr und selbst für den Ruhrbezirk, der in diesem Jahre besondere Schwierigkeiten bietet, vom 1. bis 23. immerhin 3,5 % mehr Wagen zu gestellen als im vorigen Jahre, ist eine Leistung, die nur mit diesem besonders ausgebildeten Betriebe zu erreichen war. Diese Leistung erscheint um so grösser, als an die Gestellung der

offenen Wagen auch im übrigen Verkehr weit höhere Ansprüche als im vorigen Jahre gestellt worden sind. Wenn es für den Ruhrbezirk nicht gelungen ist, mit den übrigen Bezirken gleichen Schritt zu halten, so liegt es daran, dass die Wagen vom Ruhrbezirk in grosser Zahl nach Empfangsgebieten ausserhalb Preussens ausströmen und bei dem auch dort stark gewachsenen Verkehr in diesem Jahre weit mehr als früher für eigene Zwecke zur Ausnutzung gelangt sind. Die im Bereich der preussischen Staatsbahnen stattfindenden periodischen Wagenzählungen ergaben, dass beispielsweise am 8. November 1896 rund 21 000 und am 7. November 1897 rund 35 000 Kohlenwagen, also in diesem Jahre 14 000 Wagen an einem Tage mehr ausserhalb Preussens waren, als am etwa gleichen Tage des Vorjahres. Die preussischen Staatsbahnen sind nach Lage des Verkehrs nicht in dem gleichen Maasse imstande, fremde Kohlenwagen für ihre Zwecke nutzbar zu machen.

Will man die Leistungen der preussischen Staatsbahnen beurtheilen, so können freilich nicht immer die Erörterungen zu Grunde gelegt werden, die in der letzten Zeit in der Presse zu finden waren. Uebertreibungen und unbegründete Klagen, die augenscheinlich ohne sachliche Prüfung aufgenommen werden, bilden dort einen grossen Bestandtheil der Ausführungen. Wenn z. B. ein Landwirth im Osten jetzt einer Zeitung schreibt, dass er auf eine Kohlensendung schon seit mehreren Wochen warten müsse, — „weil die Eisenbahnwagen fehlen!" so ist das unverständlich gegenüber der Thatsache, dass im oberschlesischen Kohlenbezirk im ganzen Monat November d. J. ausserordentlich hohe Gestellungen erfolgt sind und erwähnenswerthe nicht rechtzeitige Gestellungen überhaupt nur an 4 Tagen vorliegen, deren Nachholung schon am folgenden Tage wohl ein leichtes war.

Zahlreiche Klagen kommen aus Betrieben, die von der Hand in den Mund zu leben pflegen, oder die ungenügende Anlagen zur Aufstellung von Wagen haben und einen geordneten Betrieb nur dadurch aufrecht erhalten können, dass die Eisenbahnverwaltung sie mit unverhältnissmässig zahlreichen Bedienungen, die der Eisenbahn grosse, sonst unvermeidliche Kosten verursachen, unterstützt.

Dabei ist erwähnenswerth, dass die erwünschte Unterstützung seitens der Interessenten oft ausbleibt, indem die Wagen innerhalb der Ladefrist vielfach nicht entladen werden. Lediglich im Interesse des Verkehrs ist die Ladefrist in der Ausdehnung von 24 Stunden ohne Einschränkung auch in der Zeit des so hochgehenden Verkehrs belassen worden.

Pullman'sche Eisenbahnwagen-Industrie.

Der in seiner Plötzlichkeit tragische Tod Pullman's erfolgte in Chicago durch ein Herzleiden. Er hatte noch nicht das 67. Jahr vollendet und doch werden wenig Menschen so glücklich in den Erfolgen ihres Lebenswerkes, so erfahren in einem weiten Wissenskreise gewesen sein. Der Pullmanwagen hat das schnelle und weite Reisen, wenn auch nicht absolut aller Strapazen enthoben, so doch möglichst angenehm und sicher gemacht. Fahrzeuge von der Type, wie sie Pullman baute, sind jetzt unentbehrlich.

Pullman wurde 1831 in Chautauqua, Newyork, geboren und für den technischen Beruf erzogen. Früh in seiner Laufbahn widmete er seine Aufmerksamkeit dem Bau von Wohngebäuden und begann erst 1859, als er sich in Chicago ansässig gemacht hatte, von den Strapazen der langen Reise bestimmt, einen Schlafwagen zu bauen, welcher die Mühseligkeiten des Reisenden zwischen den weit entfernten Städten des grossen Kontinentes thunlichst vermindern sollte.

Es waren damals schon 50 000 km Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten im Betriebe; die Fahrgeschwindigkeit war mässig, das Reisen sehr unbequem, sodass eine günstige Lösung seiner Idee einen grossen Erfolg bringen musste. Vor der praktischen Einführung liess Pullman seine Pläne gründlich ausreifen; er experimentirte 7 oder 8 Jahre, zumeist auf der Chicago- und Altonbahn und verwendete grosse Summen Geldes, bevor er 1863 begann, seinen ersten Schlafwagen zu bauen — das erste Fahrzeug, welches überhaupt diesen Namen verdiente. — Die unbequemen Wagen, welche früher für die Nachtruhe der Reisenden im Dienste standen, hatten beiläufig 8 000 fl. per Stück gekostet; das neue Fahrzeug wurde aber mit einem Aufwande von 30—40 000 fl. erbaut und war in jeder Beziehung für die damalige Zeit ein höchst prächtiges Vehikel. Dieser Wagen war der jetzt schon historische „Pioneer" und der Erfolg, welchen Pullman damit hatte, veranlasste ihn, sofort einen zweiten, noch besser eingerichteten Schlafwagen um nahezu 50 000 fl. zu bauen. Die beiden Wagen wurden auf der Michigan and Central Railroad in Verkehr gesetzt, deren Präsident ein viel umsichtigerer Mann gewesen zu sein scheint, als die Betriebsleiter der anderen amerikanischen Bahnen; aber selbst er hatte Zweifel, denn er folgerte mit anscheinender Richtigkeit, dass das Publikum sich nicht herbeilassen werde, den einigermaassen hohen Tarifsatz für den Gebrauch der neuen Wagen — 4,5 fl. statt 3,5 fl. des alten Systems — zu bezahlen. Pullman machte den gewiss praktischen Vorschlag, die Sache der Entscheidung des Publikums anheimzugeben; derselbe wurde gemacht und das Resultat war, dass die alten Wagen unbesetzt blieben. In einigen Wochen waren dieselben dem Verkehr entzogen und die Michigan Central wurde, trotz ihrer erhöhten Preise die Lieblingsroute der Reisenden; hierdurch sahen sich die rivalisirenden Bahngesellschaften gezwungen, in die Fussstapfen der Michigan Central zu treten und erhöhte Bequemlichkeit zu schaffen.

Das Verlangen nach Komfort oder eigentlich Luxus im Reisen schreibt sich von diesem Versuch der Michiganlinie her und die Pullmangesellschaft konnte seit dieser Zeit nicht genug ausgesuchten, erlesenen Geschmack aufwenden, um dem amerikanischen Publikum Genüge zu thun; obwohl zugegeben werden muss, dass die Auslagen, die für so grossen Komfort gemacht werden, erstaunlich bescheiden sind.

Es traten nur wenig Aenderungen in den Haupttheilen der Konstruktion ein; allerdings wurden in den folgenden Jahren grosse Bestrebungen gemacht, die Ausstattung der Schlafwagen künstlerisch zu entwickeln; die Nachfrage nach diesen Fahrzeugen machte die Anlage eigener Werkstätten nöthig, welche mit einem Kapitale von 120 000 000 fl. errichtet wurden. Pullman entschied sich mit bezeichnender Voraussicht im Jahre 1879 nicht nur diese Werkstätten, sondern auch eine eigene Stadt für dieselben anzulegen, welche durch ihn, gemäss seinen philantropischen Plänen mit allem ausgestattet wurde, was die Lebensbedingnisse und die Arbeit seiner Leute erforderte. Das Resultat kann man in dem idealen Gemeinwesen und der Wohlhabenheit der Pullman'schen Stadt erblicken. Sie liegt an dem Ufer des Calumetsees und ist, obwohl bei der Gründung über 20 km von Chicago entfernt, gegenwärtig von dieser Grossstadt eingeschlossen, doch, was lokale Verwaltung anbelangt, noch immer isolirt. Dieses Stadtwesen ist schon oft beschrieben worden, mit seinen breiten Strassen und bepflanzten Avenuen, seinen Arbeiterhäusern, jedes in einen frischen Gartenfleck gesetzt, seinen Kirchen, Instituten, Banken; aus den statistischen Daten kann man auf die immense Prosperität des Unternehmens schliessen. Im letzten Jahre waren 15 000 Leute beschäftigt, welche täglich 62 000 fl. bezogen, eine wahrhaft hohe Entlohnung, da in dieser Zahl auch Weiber und Kinder einbegriffen sind. Der Gesammtbedarf an Bauholz ist jährlich etwa 16 000 000 m, an Eisen 85 000 t; all dieses Material ist in 12 520 Frachtwagen, 313 Schlaf-, 626 Personen- und 939 Strassenwagen aufgearbeitet worden. Wenn dieser Fahrpark hinter einander gekuppelt wäre, so würde dies einen Zug von 160 km Länge geben. In den Vereinigten Staaten sind beiläufig 2 700 Schlaf- und Speisewagen in Verkehr, welche jährlich nahezu 6 000 000 Reisende führen; für 80 % der amerikanischen Wagen stellt die Pullmangesellschaft diese Wagen unter denselben Bedingungen, wie sie zuerst mit der Michigan Central vereinbart wurden, bei. In den Speisewagen werden jährlich 2 500 000 Mahlzeiten servirt; manche der Wagen machen einen ununterbrochenen Weg von etwa 7 000 km.

In England und auf dem europäischen Kontinente haben wir zwar nicht dieselben langen Reisestrecken, wie in Amerika, aber der Pullmanwagen hat nichtsdestoweniger auch bei uns seinen siegreichen und verkehrsvermittelnden Einzug gehalten.

W.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 25. v. Mts eröffnete 23,45 km lange Strecke Deuben-Corbetha der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der schmalspurigen Kleinbahn Lupków-Cisna wird die zwischen den Stationen Lupków und Komancza in Kilometer 18,6 der Linie Mezö-Laborcz-Przemysl gelegene Haltestelle Neu-Lupków für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4475 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Königsberg-Cranzer Eisenbahn auf Theilnahme an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 4552 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische und Dänische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend die Statistik des Vereins-Reiseverkehrs (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Der **Landeseisenbahnrath** und der **Bezirkseisenbahnrath Berlin** halten, wie wir meldeten, ihre diesjährige Wintersitzung in Berlin zu Anfang dieses Monats ab, und zwar der Bezirkseisenbahnrath Berlin am Freitag, 3., und der Landeseisenbahnrath am Freitag, 10. Dezember. Der Landeseisenbahnrath wird sich mit folgenden Berathungsgegenständen beschäftigen:

Ausnahmetarife für Eisenerz; desgl. für Blei in Blöcken; Herabsetzung der Fracht für Thomasphosphatmehl auf die Sätze des Kalitarifs; Ausnahmetarif für Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz; Tarif für Holz von Russland nach Memel, Königsberg und Danzig für die Ausfuhr nach überseeischen ausserdeutschen Ländern; endlich mehrere von der ständigen Tarifkommission vorberathene Anträge von allgemeinem Interesse, wie z. B. betreffs Tarifirung von gebrauchten leeren Emballagen, von Neusilber und Kupfernickelabfällen, von feuchter Stärke und getrockneter Schlemmstärke, von Schwefelsäure, Rohspiritus und denaturirtem oder zur Denaturirung bestimmtem Branntwein, ferner betreffs Beförderung lebender Thiere an Sonn- und Festtagen, von Fischen usw. nur mit Personenzügen, von Halbfabrikaten der Textilindustrie.

Auf der Tagesordnung des Bezirkseisenbahnraths Berlin stehen u. a. folgende Anträge: auf Herstellung von Schutzvorkehrungen gegen die Einwirkung der Sonnenstrahlen auf denjenigen Bahnstationen, von denen ein regelmässiger Milchversand stattfindet und deren Bahnsteige keine Bedachung haben, sodass die zu versendende Milch den Sonnenstrahlen ausgesetzt ist; auf baldigste Einführung einer direkten Schnellzugverbindung zwischen Hamburg-Stralsund-Sassnitz über Lübeck und Rostock. Ausserdem soll der Bezirkseisenbahnrath auf Antrag der Direktion Berlin sich gutachtlich darüber äussern, ob für Pflastersteine wie geschlagene Steine zum Strassenbau nach Berlin und Vororten im preussischen Staatsbahnverkehr und im Wechselverkehr mit anderen deutschen Bahnen eine Ermässigung des bestehenden Ausnahmetarifs und in welcher Höhe zu befürworten ist.

— Der am 25. v. Mts. in **Bromberg** zusammengetretene **Bezirkseisenbahnrath** nahm den Antrag an, die Regierung zu ersuchen: 1. für die Beförderung von Getreide und Mühlenfabrikaten auf die Wiedereinführung des am 1. August 1894 aufgehobenen Getreidestaffeltarifs nach Möglichkeit hinzuwirken; 2. falls unüberwindliche Hindernisse für Einführung des Staffeltarifs vorliegen sollten, auf allgemeine Detarifirung von Getreide und Mühlenfabrikaten bedacht zu sein. Ferner wurde noch ein Antrag auf Einführung eines Ausnahmetarifs für Rübenschnitzel, wonach dieselben nach dem Rohstofftarif verfrachtet werden sollen, angenommen.

— Am 25. November d. J. ist im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt die 23,45 km lange **Nebenbahn Deuben-Corbetha** mit den Zwischenstationen Wersehen, Hohenmölsen, Webau, Rippach-Poserna und Dehlitz (Saale) für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

— In einem in der volkswirthschaftlichen und Handelsbeilage zur Münchener „Allgemeinen Zeitung“ vom 14. v. Mts. enthaltenen Artikel war das Projekt einer Splügenbahn eingehend behandelt und gleichzeitig der Wunsch ausgesprochen worden, dass die königlich bayerische Landesregierung dieser Angelegenheit ihre Aufmerksamkeit zuwenden und — wenn sie dies für erspriesslich erachte — bei den verbündeten Regierungen den Antrag auf **Initiative des Reiches behufs Anbahnung einer internationalen Splügenkonferenz** stellen möge. In dem Artikel wurde darauf hingewiesen, dass neben der Schweiz und Italien auch Deutschland und speziell Bayern ein hervorragendes Interesse an einer Splügenbahn habe, welche die kürzeste Linie zwischen Bayern und Italien, zwischen München und Mailand und bedeutend kürzer als der Gotthard und der Brenner sein werde. Speziell für Bayern, welches weniger als alle anderen deutschen Länder am Gotthard interessirt sei und zur Brennerzone auch nicht gehöre, weil es vom Brenner auf direktem Wege durch hohe Gebirgszüge getrennt sei, werde eine Splügenbahn hinsichtlich der Ein- und Ausfuhr nach und von Italien die grössten Erleichterungen mit sich bringen, während — wenn etwa später einmal von Oesterreich die Erbauung einer Tauernbahn mit dem Endpunkte in Triest aufs Programm genommen werden sollte — eine für Bayern nachtheilige Verschiebung des central- und ostdeutschen Verkehres nach Osten zu befürchten stünde.

Dieser Artikel der „Allgemeinen Zeitung“ hat dem bayerischen Landtagsabgeordneten Wagner Veranlassung gegeben, in der Sitzung des Finanzausschusses vom 26. v. Mts. die Frage an die Regierung zu richten, wie sich dieselbe zu der gegebenen Anregung stelle, namentlich soweit eine Initiative des Reiches zur Anbahnung einer internationalen Splügenkonferenz als erwünscht bezeichnet werde.

Der Minister Freiherr von Crailsheim erwiderte auf diese Interpellation, dass das Projekt einer Splügenbahn durch die Gotthardbahn in den Hintergrund getreten sei, und dass er nicht glaube, dass das Reich Mittel haben werde, den Bau der Splügenbahn zu unterstützen. Ausser dem erwähnten Artikel in der „Allgemeinen Zeitung“ sei ihm übrigens keine weitere Anregung in der Sache bekannt geworden.

— In der **bayerischen Abgeordnetenkammer** brachte der Abgeordnete Dr. Heim im Namen der Centrumsfraktion folgenden Antrag ein: „Die Kammer wolle beschliessen, an die königliche Staatsregierung die Bitte zu richten: 1. dafür zu sorgen, dass durch regelmässige Kontrole die genaue Durchführung der Vorschriften über Arbeitszeit, Lohnzahlung und Betriebssicherheit im Betriebs-, Fahr- und Rangirdienste bei den bayerischen Staats- und Privateisenbahnen gesichert werde; 2. anzuordnen, dass in allen Bahnstationen mit mindestens 15 Arbeitern und Taglohnbediensteten Arbeiterausschüsse nach den für Werkstätten und Imprägniranstalten geltenden Bestimmungen vom 23. August 1892 eingeführt werden; 3. anzuordnen, dass in den Kommissionen, welche die Dienstreglements für den Betrieb ausarbeiten, auch ältere Arbeiter und Bedienstete der in Betracht kommenden Kategorien mit berathender Stimme zugezogen werden.“ Der Antrag behandelt eine Reihe von Fragen, welche die Oeffentlichkeit in letzter Zeit lebhaft beschäftigt haben. Wir werden auf die seinerzeitigen Verhandlungen über denselben zurückkommen. Für heute verweisen wir auf den Artikel über die Regelung der Zugsbegleitung auf den bayerischen Staatsbahnen, welcher in einer der nächsten Nummern unserer Zeitung zum Abdruck gelangen und einen Theil der hier einschlägigen Materie behandeln wird.

— Die **elektrische Beleuchtung der bayerischen Bahnpostwagen** ist — wie „Uhland's Wochenschrift“ mittheilt — zum Theil schon eingeführt. Sie erfolgt mittelst Akkumulatoren, welche in einer zu diesem Zweck errichteten Hütte im Centralbahnhof München geladen und dann in die Bahnpostwagen verbracht werden. Es wurde kürzlich mit einem in dieser Weise beleuchteten Bahnpostwagen eine Versuchsfahrt auf der Starnberger Strecke gemacht, welche ein befriedigendes Resultat lieferte. In neuerer Zeit werden auch Versuche mit Glühlampen der bayerischen Glühlampenfabrik in München für die Beleuchtung der Personenwagen gemacht, ebenso Versuche mit Spiritusglühlampen (System Halfft), welche die Firma Stuckmann in Nürnberg für Beleuchtung der Stationen liefert.

— Die zum Besuche der **sächsisch-thüringischen Industrie- und Gewerbeausstellung** in Leipzig eingeführten und während der Monate Mai bis Oktober d. J. auf den sächsischen Staatsbahnstationen verkäuflich gewesenen Sonderrückfahrkarten haben eine sehr lebhafte Benutzung gefunden. Auf allen Verkehrsstellen gelangten insgesammt 175 534 Sonderrückfahrkarten nach Leipzig zur Ausgabe. Geringe Benutzung zeigten die ebenfalls eingeführten Arbeiterrückfahrkarten, von denen nur 611 Stück ausgegeben wurden. Ausserdem sind 66 Sonderzüge mit ermässigten Fahrpreisen auf den sächsischen

Staatsbahnlinien nach Leipzig abgelassen worden, zu denen 50 969 Fahrkarten für Hin- und Rückfahrt gelöst sind. Demnach stellt sich der gesammte Fahrkartenverkauf auf 227 114 Stück. Hierzu kommen noch die zu den gewöhnlichen Gesellschaftsfahrten (für 30 und mehr Personen) ausgegebenen Fahrkarten, deren Zahl nicht zu ermitteln ist.

— Den Sitzungsberichten der Handels- und Gewerbekammer Zittau ist folgende bemerkenswerthe Mittheilung zu entnehmen: Die königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen zu Dresden wünschte ein Gutachten darüber, ob es wünschenswerth sei, die **Trennung von Mehl und Getreide in der deutschen Güterklassifikation** durch Versetzung von Mehl und Mühlenfabrikaten in die allgemeine Wagenladungsklasse B herbeizuführen, weil die Generaldirektion der königlich bayerischen Staatsbahnen angewiesen worden sei, bei der ständigen Tarifkommission einen Antrag einzubringen, der die Trennung von Mehl und Getreide in der deutschen Güterklassifikation durch Versetzung von Mehl und Mühlenerzeugnissen in die allgemeine Wagenladungsklasse B, also in eine höhere, bezwecke. Die genannte Handelskammer beschloss gemäss dem Ergebniss einer von ihr in Mühlenkreisen angestellten Umfrage im Sinne einer solchen Maassregel zu berichten. In der Begründung des entsprechenden Antrags wurden vom Sprecher des Verkehrsausschusses besonders die Ausführungen der Generaldirektion der württembergischen Staatsbahnen angezogen. Diese führe an, dass die grossen Mühlen am Rhein und unterem Neckar Süddeutschland mit Mühlenerzeugnissen überschwemmten und die süddeutsche Kleinmüllerei gänzlich zunichte zu machen drohten. Die „Riesenmühlen“, die schon infolge der günstigen Lage am Wasserwege, die den Bezug des Rohstoffs verbillige, gediehen, würden durch den Umstand, dass die Frachtsätze für Getreide und Mühlenerzeugnisse keinen Unterschied aufwiesen, noch besonders begünstigt. Der Grundsatz, dass das Erzeugniss höher als der Rohstoff tarifiren solle, sei hier verlassen, ja werde sogar in das Gegentheil verkehrt, da das Getreide höchstens 70 bis 72 % Mehlausbeute zulasse. Die Grossmüller seien daher in der Lage, für die gleich hohen Frachtkosten mehr Getreide in Form von Mehl nach Württemberg zu versenden, als die Kleinmüller ungemahlenes Getreide beziehen könnten. Da die in der Mannheimer Gegend gelegenen grossen Mühlen den Weizen mit Schiffsverfrachtung aus Amerika bis Mannheim bezögen, so kämen von da für das nach Württemberg einzuführende Getreide und Mehl bei gleichen Zollverhältnissen die gleichen Versandstrecken in Betracht und die in der Tarifirung liegende Begünstigung des Erzeugnisses vor dem Rohstoff erführe nirgends einen Ausgleich. Gegen den Antrag auf Beseitigung der gleichmässigen Tarifirung von Getreide und Mühlenfabrikaten, der bereits im Jahre 1879 von der württembergischen Staatsbahn eingebracht worden sei, sei damals geltend gemacht worden, dass für ihn nur örtliche Verhältnisse sprechen könnten, seine Annahme aber eine schwere Schädigung der Mühlen im übrigen Deutschland bedeute und die langjährige Gleichheit der Tarifirung von Getreide und Mehl eine Aenderung bedenklich erscheinen lasse. Es sei deshalb unter einer Anzahl Besitzern von Mühlen, Mehlhandlungen, Getreidehandlungen und Bäckereien des Bezirks eine Umfrage veranstaltet worden, deren Ergebniss gewesen sei, dass alle Befragten, mit einer Ausnahme, den Standpunkt vertreten hätten, dass die Verfrachtung von Mehl und Mühlenerzeugnissen nach derselben Tarifklasse wie Getreide ungerecht und für die Kleinmüllerei schädlich und deshalb die Versetzung der Erzeugnisse in die allgemeine Wagenladungsklasse B zu befürworten sei.

— In Gera gerieth vor kurzem ein Eisenbahnzug mit den Drähten der elektrischen Oberleitung der dortigen Strassenbahn in Berührung, wobei die **Gefährlichkeit der elektrischen Oberleitungen** über Eisenbahnübergängen so recht zu Tage trat. Die Leitungsrolle eines Strassenbahnwagens war von der Drahtleitung abgeglitten und hatte dabei einen etwas angefaulten Mast der Leitung zum Umfallen gebracht. Hierdurch kamen die Leitungsdrähte über das Geleis zu liegen. Die Uebergangswärter versuchten die Leitung zu zerteilen, was jedenfalls an sich schon eine gefährliche Arbeit war. Bevor sie aber damit zustande kamen, näherte sich ein Schnellzug, der zwar durch Handsignale zum Halten gebracht, aber doch nicht vermeiden konnte, noch in die Leitungsdrähte hineinzufahren. Infolge dieser Berührung fanden gewaltige elektrische Entladungen statt, welche zeitweise das ganze Stadtviertel taghell erleuchteten und weithin sichtbar waren. Personen sind dabei nicht zu Schaden gekommen, ein Unglück in dieser Richtung war aber durchaus nicht ausgeschlossen.

— In dem dem **badischen Landtage** vorgelegten **Eisenbahnbaubudget** betragen die Anforderungen, nach Abzug der eigenen Einnahmen, 29 147 400 *M.* Darunter sind enthalten: 4 000 000 *M.* für Fortsetzung der Höllenthalbahn von Neustadt nach Donaueschingen, 2 500 000 *M.* für Fortsetzung der Bodenseebahn von Ueberlingen, 1 000 000 *M.* für Fortsetzung der Elzthalbahn von Waldkirch nach Elzach, 1 225 000 *M.* für die Verbindungsbahn von Eppingen nach Steinsfurth; ferner 245 000 *M.* für Herstellung eines 2. Geleises zwischen Friedrichsfeld und Schwetzingen (badische Theilstrecke der Main-Neckarbahn), 1 352 200 Mark für Erweiterung und Verbesserung der Mannheimer Bahnhof- und Hafenanlagen, 323 700 *M.* für Erweiterung der Bahnhofanlagen in Karlsruhe Westbahnhof und Verbindung derselben mit dem künftigen Karlsruher Rheinhafen, 400 000 *M.* Staatsbeitrag für die Karlsruher Kanal- und Hafenanlage, 3 300 000 *M.* für die Hafenanlagen in Kehl, 290 000 *M.* für Herstellung von Dienstwohngebäuden in Karlsruhe, 1 714 000 *M.* für den Bahnhofumbau in Bruchsal, ebenso für Oos 600 000 *M.*, Achern 325 000 *M.* und Basel 690 000 *M.*; für Erweiterung und Verbesserung der Stationsanlagen in Rheinau, Graben, Wilferdingen, Königsbach, Pforzheim, Haslach, Biberach-Zell, Müllheim, Eimeldingen, Albbruck und Konstanz zusammen 891 500 *M.*, für Beschaffung von Transportmaterial 8 365 200 *M.*, endlich Staatsbeitrag für die Lokalbahnen Karlsruhe-Herrenalb und Ettlingen-Pforzheim 960 800 *M.*

— Im badischen Landtage legte der Minister von Brauer einen Gesetzentwurf vor, betreffend die **Fortsetzung der Bodenseebahn von Ueberlingen bis zur badisch-württembergischen Grenze.** Die neue Bahn soll von Ueberlingen über Oberuhldingen, Mimmenhausen, Bermatingen nach Markdorf und von dort zur Grenze gehen. Gleichzeitig soll aber der nicht unwichtige Hafen von Unteruhldingen mit Oberuhldingen durch einen Schienenstrang verbunden werden und es soll, um den nordöstlichen, bevölkerten und fruchtbaren Theil des Salemer Thales anzuschliessen, eine Seitenbahn von Mimmenhausen bis nach Frickingen hergestellt werden. Die grossherzoglich badische Regierung ist nach Prüfung aller Momente zu der Ueberzeugung gelangt, dass die vorgeschlagene Linie diejenige ist, welche den wirthschaftlichen und betriebstechnischen sowie den Verkehrsinteressen am meisten sich anpasst. Gleichzeitig legte der Minister dem Landtage den Staatsvertrag mit der württembergischen Regierung vor über die Fortsetzung dieser Bodenseebahn von der Grenze bis nach Friedrichshafen. Der Minister bemerkte hierbei, dass hiermit — da Württemberg auch einen solchen Vertrag mit Bayern abgeschlossen habe, betreffs Fortsetzung der Bahn von Friedrichshafen nach Lindau — die Umgürtelung des Bodensees eine Thatsache werde, die, wie er hoffe, zum Segen und zur Wohlfahrt dieser ganzen Gegend dienen werde.

— **Eisenbahn-Fahrkarten speziell für Radfahrer** sind — wie „Uhland's Wochenschrift“ berichtet — neuerdings in Anregung gebracht worden. Die Karten sollen einem Automat zu entnehmen und derart eingerichtet sein, dass ein Theil derselben als Gepäckschein am Rade befestigt und der andere als Fahrkarte benutzt werden kann. Man hofft so den Unzuträglichkeiten, welche der Radfahrer mitunter bei Eisenbahnfahrten mit starkem Verkehr auszustehen hat, vorzubeugen und ebenso die durch die Abfertigung der Räder oft entstehende Verspätung der Züge in Zukunft zu beseitigen.

— Nach einer Entscheidung des Reichsgerichts, III. Strafsenat, können auch **Hilfsweichensteller** als **Bahnpolizeibeamte** in Betracht kommen und genügt es, dass der Bahnpolizeibeamte als festgestelltes Dienstabzeichen im Sinne von § 66, 2 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands eine Dienstmütze getragen hat. Der § 66, 1 der Betriebsordnung bezeichnet nicht bestimmte Klassen von Angestellten als Bahnpolizeibeamte, sondern lässt die Funktion entscheiden, indem er bestimmt, dass zur Ausübung der Bahnpolizei zunächst diejenigen Personen berufen seien, welche mit den Verrichtungen der dort unter 1. bis 15. genannten Beamten betraut sind. Die Dienstmütze aber kann als ein der Stellung des Bahnpolizeibeamten entsprechendes Abzeichen sich darstellen, mag dasselbe auch nicht auf die Bahnpolizeibeamten beschränkt, sondern ihnen mit anderen Eisenbahnbeamten gemeinschaftlich sein.

— **Ausfuhr deutscher Kohle nach Italien.** Bekanntlich ist Italien ein Land ohne Kohlen und muss daher seinen Bedarf aus dem Auslande decken. Deutschland ist nun mit folgenden Ziffern an dem italienischen Kohlenimport betheiligt: via St. Gotthard wurden in der ersten Hälfte dieses Jahres 14 688 t geliefert, davon gingen über Chiasso 8 408 t, über Luino 6 080 t und über Locarno 200 t.

— Der mecklenburgische Landtag hat es mit 51 gegen 24 Stimmen abgelehnt, die von der Regierung für den Bau eines **Kanals von Wismar nach Schwerin** verlangten 2 900 000 *M.* zu bewilligen.

Zur Erläuterung dieses Beschlusses sei folgendes bemerkt: Die Kosten des Baues waren auf 4 500 000 ℳ. berechnet, da der Kanal für Schiffe von einer Tragfähigkeit von 7 000 Ctr. ausreichen sollte. Wismar hatte sich bereit erklärt, 1 875 000 ℳ. der Baukosten zu decken. Auch der Magistrat zu Schwerin wollte einen Beitrag aus städtischen Mitteln leisten, wozu jedoch der dortige Bürgerausschuss die Bedingung stellte, dass die Zahlung erst nach vollständiger Sicherung des Ausbaues der südlichen mecklenburgischen Wasserstrassen bis zur Elbe erfolgen solle. Der Rest der Kosten sollte aus der Landeskasse gedeckt werden. Auf diese Weise hoffte man den drohenden Wettbewerb des Elbe-Travekanals mit Aussicht auf Erfolg bekämpfen zu können. In dem Landtage aber überwog die Zahl der Gegner des Planes bei weitem. Zu diesen gehörten, ausser einigen grundsätzlichen Gegnern aller Wasserstrassenanlagen, diejenigen, die einen Kanal Wismar-Schwerin nur dann für nützlich halten, wenn der Weg für grosse Schiffe bis zur Elbe weitergeführt wird, die Kosten eines solchen Unternehmens aber, die von einigen auf 20 000 000 ℳ. veranschlagt werden, als für Mecklenburg unerschwinglich betrachten, zumal da der Kanal auch die Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb schmälern werde. („Voss. Ztg.“)

— Die **neue Rheinbrücke bei Kehl** wurde am 24. v. Mts. dem Verkehr übergeben. Die Brücke befindet sich zwischen der Eisenbahnbrücke und der in ihrer unmittelbaren Nähe gelegenen alten Schiffbrücke, die sie ersetzen soll. Die erste Anregung zur Errichtung der Brücke ging im Jahre 1889 vom Gemeinderathe Kehl aus. Ein Hauptinteresse an ihrem Zustandekommen hat die Strassburger Strassenbahngesellschaft, die ihre rechtsrheinischen Linien mit den linksrheinischen in direkte Verbindung setzen will. Die Gesammtkosten der Brücke waren auf 1 760 000 ℳ. veranschlagt. Hiervon übernahmen die beiden Uferstaaten Elsass-Lothringen und Baden je 630 000 ℳ., die Stadt Strassburg 272 000 ℳ. und die Strassenbahngesellschaft 228 000 ℳ. Der Bau der Brücke nahm über 1¼ Jahre in Anspruch. Sie hat eine Länge von 240 und eine Gesammtbreite von 16,8 m. Die Gehwege sind 3 m, die Fahrbahn 8½ m breit, die Portale 14 m hoch. Die Brücke besitzt zwei Strom- und zwei Landpfeiler. Ihre Mittelöffnung überspannt 60, die Seitenöffnungen je 80 m. Der Ueberbau besteht ausschliesslich aus Eisenkonstruktion. Die Fundamentirungsarbeiten wurden von der Firma Holzmann & Co. in Frankfurt a. M., die Eisenarbeiten von Harkort in Duisburg ausgeführt. Die neue Rheinbrücke ist ein gewaltiges Bauwerk, welches aber — namentlich gegenüber der in unmittelbarster Nähe befindlichen berühmten Eisenbahnbrücke — architektonisch nicht sehr vortheilhaft wirkt. Die feierliche Einweihung der neuen Brücke wird erst in einiger Zeit stattfinden. Zur Einweihungsfeier sollen unter anderen der Grossherzog von Baden sowie der Statthalter von Elsass-Lothringen ihr Erscheinen zugesagt haben.

— **Personalnachrichten**. Beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten ist der Wirkliche Geheime Ober-Regierungsrath Kirchhoff zum Ministerialdirektor ernannt worden.

Verstorben ist der Regierungs- und Baurath Grapow, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Oppeln.

Oesterreich-Ungarn.

— Der Eisenbahnminister richtete einen Erlass an die Verwaltungen der österreichischen Privatbahnen, betreffend die **Bekanntgabe jener neu zu eröffnenden Eisenbahnstrecken**, welche dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden sollen. Danach soll, um das Eisenbahnministerium in die Lage zu setzen, neueröffnete Eisenbahnstrecken, welche dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden sollen, im Sinne des Art. 58 dieses Uebereinkommens beim Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern rechtzeitig anmelden zu können, die betriebführende Verwaltung noch vor erfolgter Betriebseröffnung neuer Linien an das Ministerium berichten, ob dieselben in die Liste der dem erwähnten internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen einbezogen werden oder ob sie vom internationalen Transportdienste ausgeschlossen bleiben sollen. An die Staatsbahndirektionen ist für den Fall der Betriebsführung einer neu zu eröffnenden Linie durch den Staat eine ähnliche Verfügung ergangen.

— Beim Vergleiche der **Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen** für Oktober d. J. mit jenen für den gleichen Monat des Vorjahres ergibt sich bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 8 112 km (gegen 7 986 km im gleichen Monat des Vorjahres) und zwar ausschliesslich der Lokalbahnen und der Bodenseeschifffahrt im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 24 417 Personen mit einer Mehreinnahme von 942 fl. Dieses Ergebniss resultirt aus einer Abnahme der Frequenz und Einnahme der westlichen Staatsbahnen um 26 733 Personen und 1 001 fl. und einer Frequenz- und Einnahmensteigerung der Staatsbahnen in Galizien um 2 236 Personen und 1 943 fl. Im Güterverkehre resultirt eine um 144 930 t geringere Frequenz mit einer Mindereinnahme um 570 355 fl., wovon auf die westlichen Staatsbahnen 76 244 t und 351 327 fl. und auf die Staatsbahnen in Galizien 68 686 t und 219 028 fl. entfallen. Dieser Ausfall ist auf die Wenigerbeförderung von Zuckerrüben, Zucker, Petroleum, insbesondere aber von Getreide, Mehl und Mahlprodukten zurückzuführen, von welch' letzteren Artikeln infolge der wenig befriedigenden Ernteergebnisse im Inlande und der verringerten Einfuhr von Getreide aus Russland und Rumänien, um etwa 6 000 Wagenladungen weniger gefahren wurden. Eine Steigerung der Frequenz haben nur Holz, Koks und Kohle erfahren. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Oktober 1896 gegen 1895 um 262 490 t mehr befördert und hierdurch eine Mehreinnahme von mehr als 900 000 fl. erzielt wurde. Den Frequenz- und Einnahmenergebnissen des Berichtsmonates stehen daher ungewöhnlich hohe Vergleichsziffern aus dem abgelaufenen Jahre gegenüber. Insgesammt resultirt aus dem Personen- und Güterverkehre für Oktober d. J. eine Mindereinnahme von 569 413 fl. und für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. eine Mehreinnahme von 2 998 144 fl. Einschliesslich der Lokalbahnen und der Bodenseeschifffahrt ergibt sich im Oktober d. J. bei einer durchschnittlichen Länge von 9 593 km (gegen 9 145 km im Vorjahre) eine Mindereinnahme von 551 406 fl. und seit Jahresbeginn eine Mehreinnahme von 3 401 980 fl.

— Nach den bisher veröffentlichten Betriebsausweisen der **Privatbahnen** für die 2. Dekade November betrugen in diesem Zeitabschnitt die **Einnahmen** (in runden Ziffern) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1 103 000 fl. (— 50 000 fl.), der Nordwestbahn und zwar des garantirten Netzes 339 000 fl. (— 4 400 fl.), des ungarantirten Netzes (Elbethalbahn) 232 000 fl. (+ 10 600 fl.), der süd-norddeutschen Verbindungsbahn 116 000 fl. (— 6 300 fl.), der österreich-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft 801 000 fl. (— 71 000 fl.). Die Südbahn verzeichnet bei einer Einnahme von 1 354 600 fl. ein Plus von 31 000 fl. Es zeigt sich damit, dass der Ausfall der vorigen Dekade wohl nur ein zufälliger war.

— Der **Bozen-Meraner Bahn** ist ein Erlass des Eisenbahnministeriums zugekommen, in welchem die Gesellschaft aufgefordert wird, Ermässigungen der bestehenden Tarife sowohl im Personen-, als auch im Frachtenverkehre vorzunehmen. Die Konzessionsurkunde der Bahn gibt nämlich der Regierung das Recht, eine Herabsetzung der Fahr- und Frachtpreise zu verlangen, wenn der Reingewinn in zwei aufeinander folgenden Jahren 5 % des Anlagekapitals übersteigt. Da für das Jahr 1895 eine Dividende von 7 % und für 1896 eine solche von 8 % zur Vertheilung gelangt ist, so erscheint die Voraussetzung für die Tarifherabsetzung gegeben. Gegenwärtig werden auf der Bozen-Meraner Bahn die konzessionsmässig festgesetzten Maximaltarife eingehoben. Die Verwaltung erklärte sich bereit, den Forderungen des Eisenbahnministeriums nachzukommen und ersuchte dieses, mündliche Verhandlungen anzubahnen.

Nach Mittheilungen der „Neuen Freien Presse“ dürfte diese Angelegenheit im Augenblicke noch keine definitive Regelung erfahren, vielmehr erst gleichzeitig mit der in naher Zeit bevorstehenden Austragung der Frage der Finanzirung und Erbauung der Vintschgaubahn erledigt werden. Die Vintschgaubahn mit einer beiläufigen Länge von 50 km, die zumeist durch sehr schwieriges, gebirgiges Terrain führen würde, wäre eine direkte Fortsetzung der Bozen-Meraner Bahn. Der beiläufige Kostenaufwand für die Vintschgaubahn würde zwischen 5 und 6 Millionen Gulden betragen, zu deren Beschaffung die Bozen-Meraner Bahn als Hauptinteressentin durch Erwerbung von Stammaktien ungefähr ein Zehntel des Kostenerfordernisses aufzubringen gewillt ist. Die Beibehaltung der gegenwärtigen Tarife wird, wie das erwähnte Blatt mittheilt, seitens der Bozen-Meraner Bahn als Kompensation für die Uebernahme dieser neuen Belastung in Anspruch genommen. Da mit der Errichtung der Vintschgaubahn auch die Umwandlung der Bozen-Meraner Bahn in eine elektrische Bahn und eine bedeutende Vermehrung der täglich einzuleitenden Züge auf der letzteren in Aussicht genommen ist, so glaubt man, dass wohl der ganze Komplex von Fragen gleichzeitig erledigt werden dürfte.

— Die von der Wiener Lokalbahn-Gesellschaft projektirte **elektrische Bahn Wien-Baden**, beziehungsweise die Ausgestaltung bestehender Linien für den elektrischen Betrieb, soll im Frühjahre zur Ausführung gelangen. Es haben dem Vernehmen nach im Eisenbahnministerium Verhandlungen stattgefunden, welche auf eine Verbindung der projektirten Bahn mit den Staatsbahnen, und zwar mit der Donauländebahn bei Inzersdorf abzielen. Danach bestünde auch der Plan, gemein-

schaftlich mit den Staatsbahnen einen grossen Bahnhof in Inzersdorf zu errichten. Bezüglich der Anschlusslinie Guntramsdorf-Leesdorf sind die Verhandlungen mit dem Eisenbahnministerium abgeschlossen worden, und es sollte die politische Begehung der Strecke noch im Laufe des November stattfinden.

— Am 29. November fand die amtliche Begehung und Trassenrevision der **Laibacher elektrischen Lokalbahn** statt. Die Bahn besteht aus 12 selbständigen, ein homogenes Netz bildenden Linien, welche die 3 Bahnhöfe, die neue Artillerie- und Landwehrkaserne, das Hengstendepot, die ärarische Tabakfabrik und Ober-Siska mit dem Inneren der Stadt verbindet. Die für Personen- und Frachtenverkehr bestimmte Bahn wird mit einer Spurweite von 1 m eingeleisig mit Ausweichen erbaut, und ist für die Linie der inneren Stadt und der zu den Fabriken und Bahnhöfen ein 5-Minuten- und für die übrigen Linien ein 10-Minutenverkehr in Aussicht genommen. Es sind für das Innere der Stadt Haarmann'sche Doppelkopfschienen und für die äussere Linie flachköpfige Vignolschienen mit imprägnirten Querschwellen in Aussicht genommen. Der kleinste Halbmesser beträgt 25 m, die grösste Steigung 28 % vor der Uebersetzung des Laibacher Flusses, die sonstige grösste Steigung 5 %. Die Bahn dürfte für die nach dem Erdbeben im Jahre 1895 kräftig aufstrebende krainische Hauptstadt bald zu einem unentbehrlichen Verkehrsmittel werden.

— **Pöstlingbergbahn.** Es steht nun fest, dass wenigstens eine Theilstrecke der elektrischen Bahn auf den Pöstlingberg noch im laufenden Jahre dem Verkehre übergeben werden wird. Die Probefahrten auf der demnächst zu eröffnenden Theilstrecke sind bereits eingeleitet worden. Im Frühjahre künftigen Jahres wird die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung fertiggestellt sein.

— **Eine Bahn zum Glocknerhaus.** Vom Eisenbahnministerium wurde die Vorkonzession für eine Schmalspurbahn von Zell am See oder Lienz zum Glocknerhaus ertheilt.

— **Beförderung frischer Blumen Cannes - Wien.** Im Interesse der Begünstigung dieses wichtigen Transportartikels wurde auf Grund einer Vereinbarung der betheiligten Bahnen und der internationalen Schlafwagengesellschaft ab 15. v. Mts. eine Expressgutbeförderung mit dem Luxuszuge eingerichtet. In die Tarife sind ausser den Antheilen der am Transporte betheiligten Verwaltungen die italienische Staatssteuer von 13 %, der 20 % Gebührenzuschlag der internationalen Schlafwagengesellschaft, ausserdem 0,70 Frcs. für jede Sendung für den Stempel des französischen Recepisses usw., dann 1,50 Frcs. für jedes Kollo zu Gunsten der Schlafwagengesellschaft für die Intervention bei der Zollamtshandlung eingerechnet. Für 1 Kollo bis zu 10 kg beträgt der Satz Cannes-Wien 7,85 Frcs.

— Mit Rücksicht auf die infolge aussergewöhnlich starken Verkehrs herrschenden **Güteranhäufungen** in der Station **Salzburg** wurde auf Grund der §§ 56 und 69 des Betriebsreglements vom 22. v. Mts. angefangen bis auf weiteres in der Station Salzburg der österreichischen Staatsbahnen 1. die lagergeldfreie Frist für anlangende Frachtgüter von 4 Tagen auf 3 Tage herabgemindert; 2. das Lagergeld bei anlangenden Frachtgütern von 1,5 kr. auf 3 kr. für 100 kg und 1 Tag erhöht und 3. die wagenstandgeldfreie Frist für Be- oder Entladung der Wagen von 24 fortlaufenden Stunden auf 6 Tagesstunden herabgesetzt.

— Die Verkehrstage des **Orient-Expresszugs** Paris-Wien-Küstendsche (Konstantinopel) und umgekehrt sind ab 27. v. Mts. geändert. Der Orient-Expresszug geht von diesem Tage an nach Bukarest-Küstendsche von Wien-Westbahnhof jeden Sonnabend (anstatt Freitag) ab und wird in der Gegenrichtung vom 2. d. Mts. an in Wien-Westbahnhof jeden Donnerstag (anstatt Dienstag) eintreffen. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in den einzelnen Haltestationen werden nicht geändert, die Abfahrt von Wien-Westbahnhof erfolgt daher, wie bisher, um 7 Uhr Abends, die Ankunft in Wien-Westbahnhof um 8 Uhr Früh.

— **Revision des Haftpflichtgesetzes.** Oesterreich und Ungarn besitzen gleich Deutschland besondere Gesetze über die Haftpflicht der Eisenbahnen für körperliche Verletzungen und Tödtungen durch Ereignungen im Eisenbahnverkehr. Das österreichische Gesetz bestimmt ähnlich wie das deutsche, dass die Eisenbahn für die Folgen einer solchen Ereignung haftpflichtig sei, wenn sie nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch das Verschulden einer dritten Person, welche sie nicht zu vertreten hat, oder durch das eigene Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Während jedoch nach deutschem Rechte den Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes alle dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen, auch die Pferdebahnen, unterworfen werden, gilt das österreichische Haftpflichtgesetz ausdrücklich nur für Eisenbahnen mit Dampfbetrieb. Tritt demnach auf einer Eisenbahn, die nicht mit Dampfkraft betrieben wird, also auf einer Pferde- oder elektrischen Bahn, ein Unfall ein, so kommen für die Schadenersatzforderung lediglich die Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches in Betracht. Nach diesen Bestimmungen muss der Verunglückte ein Verschulden der Bahnunternehmung beweisen, um diese belangen zu können. Liegt das Verschulden eines Bediensteten vor, so müsste sich der Verletzte an diesen halten, denn die Gesellschaft ist gesetzlich nur bei culpa in eligendo verpflichtet, das Verschulden eines ihrer Bediensteten zu vertreten. Ein Schadenersatzprozess gegen einen Bahnbediensteten ist selbstverständlich völlig aussichtslos. Aber auch wenn der Verletzte seinen Ersatzanspruch gegen die Gesellschaft unter Geltendmachung eines Verschuldens derselben richtet, ist seine Lage kaum eine viel bessere, wenn man berücksichtigt, in welch schwieriger Stellung der Kläger, dem die Beweislast obliegt, sich überhaupt befindet.

Die Härte, welche in diesem rechtlichen Zustand für die auf Pferde- und elektrischen Bahnen Verletzten liegt, trat in letzter Zeit anlässlich zweier Unfälle wieder zu Tage Auf einer eingeleisigen Pferdebahnstrecke stiessen, infolge Unachtsamkeit der Betriebsorgane, 2 Pferdebahnwagen, wobei einige Insassen mehr oder minder erhebliche Verletzungen davontrugen, zusammen. In einem anderen Falle wurde auf der elektrisch betriebenen Theilstrecke der Wiener Pferdebahn, eine Frau, angeblich infolge eigener Unvorsichtigkeit, vom Motorwagen überfahren und getödtet.

In beiden Fällen würde aus den zuvor erörterten Gründen ein eventuell gestellter Schadenersatzprozess erfolglos bleiben, und es ist daher erklärlich, dass die Oeffentlichkeit auf das Lebhafteste dafür eintritt, es möge das Haftpflichtgesetz auf alle Verkehrsunternehmungen, ohne Rücksicht auf die verwendete Betriebskraft, Anwendung finden.

— **Triester Lagerhäuser.** Vor kurzem hat in Triest eine Lokalkommission unter Theilnahme von Vertretern des Handels- und des Eisenbahnministeriums stattgefunden. Dieselbe hatte die Aufgabe, bezüglich der im neuen Hafen durchzuführenden Baulichkeiten einen Lokalaugenschein vorzunehmen und bezüglich der diesfalls vorgelegten Projekte Beschlüsse zu fassen. Es wurde bei diesem Anlasse auch den Lokalinteressenten Gelegenheit gegeben, ihre Wünsche vorzubringen. Die Kommission hat sich über Situirung und Anlage des neuen Auf- und Ablademagazines der österreichischen Staatsbahnen, sowie über jene des ersten der beiden neuen Kaffeemagazine, welches im Jahre 1898 zur Herstellung gelangen soll, ausgesprochen. Von seiten der Interessenten wurde allseitig anerkannt, dass die Situirung und die Anlage des neuen Auf- und Abladernagazines der Staatsbahnen den Anforderungen entspreche und dass das Gleiche auch in Ansehung des neuen Kaffeemagazines der Fall ist. Es wird nun die Ausarbeitung der Detailprojekte unverzüglich in Angriff genommen werden.

— **Eisenbahn Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass.** Dieser Tage fand die technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecken Erdély-Szerdahely-Szelistye der Alvincz-Rothenthurmpass-Bahn statt. (Vergl. Nr. 71 d. Ztg.) Dieser Theil der Bahn zählt zu den interessantesten Bahnbauten in Ungarn, er trägt den Charakter einer Gebirgsbahn ersten Ranges, da die Steigung 15 ‰ beträgt. Namentlich schwer gestaltete sich der Bau auf der Wasserscheide im Ecsellöer Thalkessel, wo die Trasse zum Theile auf der aufgelassenen Landstrasse, im Rutschterrain, welches mit ausserordentlichen Mitteln versichert werden musste, geführt wurde. Es mussten Entwässerungsarbeiten und Terrainmeliorationen vorgenommen werden, wie solche bei Vizinalbahnen überhaupt nicht und selbst bei Hauptbahnen selten zu finden sind. In diesem einzigen Thale wurden etwa 25 000 m mit Rasen ausgelegte Gräben zur Ableitung des Regenwassers angelegt und sehr bedeutende Sicherungsarbeiten ausgeführt, ferner wurde die dort befindliche riesige Thalschlucht, an deren Sohle ein Sickerschlitz angebracht ist, mit 70 000 cbm Erde aufgefüllt und an dieser Stelle Ackerfelder geschaffen. Zur Errichtung der grossen Dämme, die eine Höhe von 45 m erreichen, war das dort vorhandene Material nicht geeignet, und es mussten Sand und Schotter von weiterher zugeführt werden. Ausser den Erdarbeiten, von denen ein Damm mit einer Erdbewegung von 150 000 cbm und ein Einschnitt mit einer Erdbewegung von 100 000 cbm zu erwähnen sind, sind auf dieser Bahn auch mehrere interessante Objekte, u. a. ein Tunnel und 4 Viadukte, aufgeführt. Um dem Wassermangel abzuhelfen, musste eine 1 700 m lange Wasserleitung zu den Stationen gebaut werden. Die 24 km lange Strecke wurde von einer General-Bauunternehmung trotz der technischen Schwierigkeiten, innerhalb einer Bausaison, in der auch gleichzeitig die im September d. J. eröffneten Strecken **Alvincz - Szerdahely** und Sze-

listye-Hermannstadt gebaut wurden, vollständig fertiggestellt und in betriebsfähigem Zustande übergeben.

Die Eröffnung der Bahn, auf welcher die ungarischen Staatsbahnen 2 direkte Eilzüge für die Route Budapest-Hermannstadt einleiten, erfolgte am 25. v. Mts.

— Die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen hat an der Ankunftsseite des **Budapester Ost- und Budapester Westbahnhofes** einen **Gepäckzustellungsdienst** eingerichtet, wo gegen Ausfolgung von Uebernahmescheinen die Zustellung des Hand- und des aufgegebenen Reisegepäcks in die Wohnung der Reisenden sowie die Ueberführung desselben von einem Bahnhofe zum anderen gegen fixe Preise vermittelt wird. Die Zustellung des Gepäcks geschieht in den Bezirken I—III täglich zweimal, in den anderen Bezirken von den Morgenzügen Vormittags, von den Vormittagszügen Mittags, von den Mittagszügen Nachmittags, von den Nachmittagszügen im Laufe des Abends und von den Abendzügen werden dringende Kolli bis 10 Uhr Abends, die übrigen bis 8½ Uhr Morgens zugestellt. Die Zustellungsgebühren können entweder im voraus oder bei der Zustellung entrichtet werden.

— Zur Bequemlichkeit des reisenden Publikums hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen mit einer Küche und Speisesaal versehene sogenannte **Buffetwagen** eingerichtet, in welchen durch die internationale Schlafwagengesellschaft Speisen und Getränke verabreicht werden. Diese Wagen verkehren vom 20. November angefangen auf folgenden Linien: Budapest-Agram, Budapest-Csap, Budapest-Karlsburg und Budapest-Sillein.

— Laut einer von der **Maschinenfabrik der ungarischen Staatseisenbahnen** veröffentlichten Mittheilung wurden bei derselben vom Beginn dieses Jahres bis Ende Oktober 135 Lokomotiven, darunter 29 im Monat Oktober, gebaut. Dieselben sind theils für die ungarischen Staatseisenbahnen, theils für die Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn bestimmt.

Eine ganz stattliche Arbeitsleistung hat die **Diósgyörer Eisen- und Stahlwaarenfabrik** aufzuweisen, welche im Monat Oktober d. J. 8819 Stück Stahlschienen im Gesammtgewichte von 32 648 t und vom Beginn dieses Jahres angefangen 133 011 Stück Stahlschienen mit einem Gesammtgewichte von 335 292 t hergestellt hat.

Vereins-Ausland.

— Die Freunde und Gegner des **schweizerischen Eisenbahnrückkaufs** sammeln sich allmählich, und eine Kundgebung folgt der anderen. Bis jetzt überwiegen jedoch die Manifestationen zu Gunsten des Rückkaufs, auch steht hinter ihnen in den einzelnen Fällen zumeist eine grössere Zahl von Manifestanten. Am Sonntag, den 21. November, fand in Luzern in der Halle zum „Bärengarten" die Generalversammlung des „Verbandes der Angestellten der schweizerischen Transportanstalten" statt, in welcher der Generalsekretär des Verbandes, Nationalrath Dr. Surbeck, das Referat über die Verstaatlichungsfrage erstattete. Er rieth den Versammelten, für die Annahme des Eisenbahnrückkaufs einzustehen. Die Versammlung nahm zum Schlusse einstimmig folgende Resolution an:

„Die heutige Versammlung des Verbandes erklärt es als Ehrenpflicht aller organisirten Eisenbahner der Schweiz, mit allen Kräften für die Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen einzustehen und der Verstaatlichung Freunde zu werben. Sie thun dies nicht nur als Eisenbahner, sondern auch, weil sie die Eisenbahnen in der Hand des Bundes als mächtiges Mittel zur Hebung der Volkswohlfahrt betrachten und aus vollem Herzen wünschen, dass das Schweizervolk Herr sei im Schweizerlande."

Im Anschluss hieran brachte die Versammlung auch ein dreifaches Hoch auf den Bundesrath Dr. Zemp aus, als den Schöpfer des Eisenbahnrückkaufsgesetzes und sandte ihm ein Sympathietelegramm in die Bundesstadt.

— Auf der **Gotthardbahn** hat kürzlich eine Probefahrt mit einer **neuen Lokomotive** von 140 t stattgefunden, die in einer Stunde 110 km durchfahren kann. Die Strecke Altorf-Flüelen wurde in 2 Minuten zurückgelegt.

— Nach dem Uebereinkommen zwischen der Regierung von Baselstadt und der Direktion der **schweizerischen Centralbahn**, betreffend Verlegung der Elsässer Linie und den Bau einer Güterstation zu St. Johann erklärt sich die Centralbahn bereit, die Linie Basel-Landesgrenze bei St. Ludwig gemäss dem Projekt vom 22. September 1896 und die Errichtung einer Güterstation zu St. Johann auf eigene Rechnung auszuführen. Die Gesammtkosten sind mit Inbegriff der Expropriation auf 5 791 000 Frcs. veranschlagt. Der Kanton Baselstadt erklärt sich mit den Plänen und Bedingungen einverstanden und verpflichtet sich, zu den Kosten der Ausführung einen einmaligen Beitrag von zusammen 2 562 000 Frcs. zu leisten. Das Uebereinkommen bedarf noch der Genehmigung der kompetenten Stellen der Centralbahn, des Kantons Baselstadt und des Bundes. („Frankf. Ztg.")

— Ein Beschluss des schweizerischen Bundesraths hat dem Initiativkomitee für eine Chrischonabahn nunmehr auch die Konzession einer **elektrischen Bahn** (theilweise Strassenbahn) **von Basel nach Chrischona** ertheilt. Die Konzession für die Theilstrecke Riehen-Chrischona wurde bekanntlich früher schon gegeben. Nunmehr kommt die Konzession für die Theilstrecke Basel (Hörnli)-Riehen hinzu. Diese Bahn dürfte den Verkehr mit Grenzach und dem Rheinthal wesentlich erleichtern, fördern und heben. Auch die Wiesenthäler werden sie mit Freuden begrüssen.

— Am 26. November wurde in Mailand die Generalversammlung der Aktionäre der **italienischen** Gesellschaft für die **Mittelmeerbahnen** zur Genehmigung der Bilanz für das Betriebsjahr 1896/97, zur Vornahme von verschiedenen Ersatzwahlen und zur durch die projektirte Amortisirung von 45 Millionen Gesellschaftskapital nöthigen Abänderung des Gesellschaftsstatuts abgehalten.

Zur Vervollständigung der in Nr. 90 der Vereinszeitung über das finanzielle Resultat gebrachten Notizen, möge noch auf folgende Angaben des Rechenschaftsberichtes des Verwaltungsrathes hingewiesen werden.

Die Gesammtlänge des Netzes betrug 5 709 km (von denen 4 608 zum Hauptnetze und 1 101 km zum Nebennetze gehören) nicht inbegriffen die römischen Sekundärbahnen, die Gemeinschaftslinien mit der Rete Adriatica Chiasso-Mailand und Piacenza-Parma und die der Gesellschaft angehörigen Strecken Varese-Porto Ceresia und Roma-Viterbo.

Die Einnahme pro Kilometer belief sich auf 22 878,62 L.; die Ausgaben pro Kilometer auf 15 414,74 L. Es wurden 29 851 951 Zugkm (828 477 mehr als im Vorjahre) gefahren; jedes Zugkilometer brachte 4,38 L. ein und kostete 2,95 L.

Von den Ausgaben trafen auf die Generaldirektion und allgemeine Verwaltung 3 000 000 L., Bahnunterhaltung 16 000 000 Lire, Zugförderungs- und Materialdienst 31 000 000 L., Betrieb 31 000 000 L. und allgemeine Spesen 4 000 000 L.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr beliefen sich auf 39 % der Gesammteinnahmen, des Gepäck- und Eilgutverkehrs auf 8 % und des Frachtgutverkehrs auf 51 %.

Die Gesellschaft hatte im Betriebe: 1 314 Lokomotiven (und 26 in Konstruktion), 3 754 Personenwagen (und 117 in Konstruktion) 952 Gepäckwagen und 23 077 Güterwagen (und 710 im Baue).

Die Generalversammlung, von der man geglaubt hatte, dass sie von wegen der nicht sehr günstigen Ergebnisse einen etwas stürmischen Verlauf nehmen werde, wickelte sich trotzdem ganz ruhig ab. Es waren 106 Aktionäre anwesend, die 130 889 Aktien mit 26 202 Stimmen vertreten; es war also die zur Statutenänderung nöthige Anzahl erreicht.

Nach einigen seitens verschiedener Aktionäre an die Leitung der Gesellschaft gerichteten Ermahnungen, durch Vereinfachung der Verwaltung und des Dienstes und durch möglichste Sparsamkeit in allen Zweigen künftighin die Wiederkehr von passiven Betriebsjahren hintanzuhalten, wurde die beantragte Dividende von 25 L. (5 %) für Aktie und die Bilanz genehmigt, die projektirte Statutenänderung und Amortisirung votirt und die Wahl von Verwaltungsräthen und Revisoren vorgenommen.

— Nachdem erst Ende Oktober die **elektrische Bahn** nach den nördlichen Vororten **Genuas** bis zu der 10 km entfernten Ortschaft Prato eröffnet worden ist, wurde am 27. November d. J. von dort wieder eine wichtige Betriebseröffnung gemeldet und zwar diejenige auf der östlichen Vorortstrecke. Diese Linie, zum Konzessions-Bereich der Società dei Tramways Orientali di Genova gehörig, hat ihren Ausgangspunkt in der Vorstadt auf der linken Seite des Bisagno und ist direkt angeschlossen an die aus der Altstadt kommende, schon länger betriebene elektrische Bahn der Via XX. Settembre. Der neue Schienenweg führt mit andauernder Steigung längs der Provinzialstrasse zunächst nach S. Martina, wo mehrere gut bevölkerte Seitenthäler aus dem höheren Gebirge einmünden und geht dann abwärts nach den Badeorten an der Küste, zunächst bis zu dem engbebauten Sturla. Eine Verlängerung bis nach Nervi findet statt, sobald die Unter- und Ueberführungen der Hauptbahn hergestellt sind, welche schwierigen Arbeiten zur Vermeidung der bisherigen Niveaukreuzungen geboten und bereits konzessionirt sind. Mit der Eröffnung der besprochenen Vorortlinie ist wieder ein wichtiger Schritt zum Ausbau des grossen Netzes **elektrischer Bahnen** in und um **Genua** angethan, deren Aus-

führung der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin obliegt.

— Einen grossartigen **Ausbau des bulgarischen Eisenbahnnetzes** hat die dortige Regierung beschlossen und zwar den Bau: 1. einer vom Sistova-Donauufer ausgehenden Verbindung mit einem geeigneten Punkte des Centralnetzes; 2. einer von Slivno ausgehenden, zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der transbalkanischen Eisenbahnen führenden Linie; 3. einer von der Linie Varna Rustschuk ausgehenden, bis Silistria führenden, sowie 4. einer diese ergänzenden, bis Drobrics führenden Linie; 5. einer von einem geeigneten Punkte der Linie Mezdra-Som ausgehenden, bis Berkovicza führenden Linie; 6. einer Verbindung zwischen Somakow und dem Centralbahnnetz; 7. einer direkten Verbindung Nicopolts mit der Hauptlinie Belgrad-Sofia-Konstantinopel; 8. einer von Drakova ausgehenden Anschlussbahn an das Centralnetz. — Ausserdem sind noch Verbindungen zwischen den Linien Mezdra-Lom mit Widdin, ferner zwischen Sistova und Gradiste, Slivno und Kavakli, schliesslich einer von Radomir ausgehenden, bis zu einem geeigneten Punkte an der türkischen Grenze führenden Linie in Aussicht genommen. („Uhlands Wochenschr.“)

— Seit kurzer Zeit befindet sich in Athen ein Vertreter der deutschen Eisenbahnbaugesellschaft Hiedemann & Co. in Köln, um mit der griechischen Regierung wegen der Anlage von **Eisenbahnen in Griechenland** zu verhandeln. Der Oberingenieur der erwähnten Gesellschaft, Herr Georg Konopissopoulo, hat bisher bei den maassgebenden Stellen die erforderlichen Schritte gethan, und es erscheint sicher, dass die Regierung der Kölner Gesellschaft die Konzession zur Anlage einer Eisenbahn von Pyrgos über Kyparissia nach Pylos und Kalamata geben wird, nachdem die französische Gesellschaft, der ursprünglich im Jahre 1890 der Bau der Eisenbahn übertragen war, ihrer Vertragsrechte für verlustig erklärt worden ist. Der Vertreter der deutschen Firma hat bereits die Strecke Pyrgos-Pylos in Augenschein genommen und erklärt, dass die Wasserkraft des Flusses Alpheios vollständig ausreiche, um für die Anlage einer elektrischen Bahn die nöthige Kraft zu liefern und um gleichzeitig die benachbarten Städte jener Gegend mit elektrischem Licht zu versehen. Da die projektirte Linie den für den Ausfuhrhandel Griechenlands wichtigsten Landstrich an der Westküste des Peloponnes, in dem die Korinthenproduktion ihren Hauptsitz hat, mit dem übrigen Eisenbahnnetz verbinden würde, so ergibt sich, von wie grossem Werthe die geplante Eisenbahnanlage für Griechenland sein wird.

— 121 Delegirte des **Gewerkvereins der britischen Eisenbahnangestellten** waren am 23. v. Mts. in Birmingham versammelt, um über die von den Eisenbahngesellschaften auf ihr sogen. „Nationales Programm“ eingegangenen Antworten zu berathen. Dieses in Nr. 91 S. 929 d. Ztg. mitgetheilte Programm stellt u. a. Forderungen über die Arbeitsverhältnisse sämmtlicher Klassen von Bahnbediensteten auf. Die Berathungen dauerten von 11 Uhr Vormittags bis 7 Uhr Abends. Sie waren geheim, aber alle Reden wurden stenographirt. 25 Erwiderungsschreiben sind von den Bahngesellschaften eingegangen. Meistens waren es reine Empfangsbestätigungen. Einige Gesellschaften, so die North Western und die Midlandbahn, sagten, dass sie mit ihren Angestellten direkt, ohne Einmischung des Gewerkvereins verhandeln wollten. Es heisst, dass der letztere nochmals ein Schreiben an die Gesellschaften richten will.

— Ueber die bevorstehende **Reorganisation des russischen Verkehrsministeriums** wird der „Pol. Korr.“ aus St. Petersburg, 21. November, geschrieben: „Der dem Reichsrathe vorgelegte Entwurf einer Reorganisirung des Verkehrsministeriums hebt die gegenwärtig bestehende Theilung der Centralorgane dieses Ministeriums, nämlich des Eisenbahndepartements und der Verwaltung der Staatsbahnen, auf, und setzt anstatt dieser beiden Behörden eine neue ein, welcher alle dem Verkehre übergebenen Staats- und Privatbahnen unterstellt werden. Dieses Ressort wird den Titel: ‚Verwaltung der dem öffentlichen Verkehre übergebenen Bahnen‘ führen und die Administration der Staatsbahnen sowie die Aufsicht über den Verkehr auf den Privatbahnen üben. Sodann wird die gegenwärtige ‚Verwaltung des Baues der sibirischen Bahn‘ in ein neues Departement ‚Verwaltung des Baues von Eisenbahnen‘ umgewandelt werden, welche den Bau von Staatsbahnen und Zufuhrwegen zu leiten und die Aufsicht über den Bau von Privat- und Lokalbahnen zu führen hat. Ferner wird durch die Reform eine dritte neue Behörde, ‚das Komitee zur Vertheilung von Bestellungen auf Schienen und rollendes Material unter die Fabriken‘, geschaffen werden, zu deren Obliegenheiten es gehört, die Staats- und Privatbestellungen zwischen den einzelnen Fabriken des Landes rechtzeitig und im Verhältnisse ihrer Leistungsfähigkeit zu vertheilen. Die Thätigkeit des Departements für Chausseen und Wasserstrassen wird mit Rücksicht auf den wachsenden Handel und Waarenverkehr Russlands erweitert und in ‚Verwaltung von Wasserstrassen, Chausseen und Handelshäfen‘ umbenannt, während die bisher bestehende ‚Inspektion der Eisenbahnen‘ mit der Verkehrsinspektion in das Ressort ‚Hauptinspektion der Wegekommunikationen‘ verschmolzen werden soll, neben welcher alsdann noch eine neue Behörde, die ‚Medizinalinspektion des Verkehrsministeriums‘, errichtet werden wird. Die übrigen Veränderungen, welche die Reform des Verkehrsministeriums mit sich bringt, tragen einen mehr äusserlichen Charakter und bestehen aus der Einrichtung neuer Abtheilungen des Ministeriums. So hat der verstärkte Eisenbahnbau der letzten 5 Jahre in Russland es nothwendig erscheinen lassen, eine besondere ‚Expropriationsabtheilung‘ entstehen zu lassen, während bisher alle Expropriationsangelegenheiten von der Kanzlei des Verkehrsministers besorgt wurden; dasselbe gilt auch vom neukreirten ‚Pensionskomitee‘.

Die Organisation des neuen Verkehrsministeriums, an dessen Spitze der Minister und sein Gehilfe sowie der Konseil des Ministeriums stehen, würde sich gemäss dem neuen Reformprojekte folgendermaassen gestalten: 1. Konseil für Eisenbahnangelegenheiten, 2. Komitee zur Vertheilung von Bestellungen auf Schienen und rollendes Material unter die Fabriken, 3. Ingenieurkonseil, 4. Kanzlei des Verkehrsministers, 5. Abtheilung für die Expropriation, 6. statistische und kartographische Abtheilung, 7. Abtheilung für Unterrichtswesen, 8. juristische Abtheilung, 9. Pensionskomitee, 10. Hauptinspektion der Wegekommunikationen, 11. Medizinalinspektion des Verkehrsministeriums, 12. Inspektion der kaiserlichen Züge, 13. Verwaltung der dem Verkehr übergebenen Eisenbahnen, 14. Verwaltung zum Baue von Eisenbahnen und 15. Verwaltung von Wasserstrassen, Chausseen und Handelshäfen.

— Warschauer Blätter melden, dass über Ankauf der **Lodzer Fabrikbahn** durch die Warschau-Wiener Bahn Mitte Dezember im Eisenbahndepartement in Petersburg definitiv Beschluss gefasst werden soll.

— Die **Eisenbahnlinie Bologoje-Pskow** der Rybinsker Eisenbahngesellschaft, deren baldige Eröffnung wir in Nr. 82 in Aussicht stellten, ist am 11./23. v. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die Wichtigkeit der neuen Bahn beruht darin, dass sie das obere Wolgagebiet mit den Ostseehäfen Riga und Libau in direkte Verbindung setzt. Während bisher die Getreideschätze der oberen Wolgaprovinzen über Rybinsk durch das Marien-Kanalsystem nach Petersburg transportirt wurden, die Getreidemassen sich also während der 7 Wintermonate, während derer der Kanal vereist war, in Rybinsk anstauten, kann von nun an der Getreidetransport ungehindert während des ganzen Jahres nach den Ostseehäfen weiter erfolgen, besonders nach Libau, dessen Hafen nur etwa ein Vierteljahr für die Schifffahrt geschlossen ist.

— Aus Petersburg wird geschrieben: Der Bau einer neuen, überaus wichtigen Eisenbahn ist soeben beschlossen worden. Es ist die **Wilna-Rigabahn,** welche die Städte Wilkomir, Ponewäsch und Bausk des Gouvernements Kowna berührt, ein Landestheil des nordwestlichen Russlands, welcher das ganze Jahr in sehr regem Handelsverkehr mit dem benachbarten Ostpreussen steht und eine auf dem Gebiete des Ackerbaues sowie des Handels arbeitsame Bevölkerung aufzuweisen hat, sodass der Anschluss desselben an das russische Eisenbahnnetz hüben und drüben mit grosser Befriedigung aufgenommen werden dürfte.

— Die Verwaltungen der **Warschau-Terespoler Bahn** und der **Weichselbahn,** deren Vereinigung demnächst bevorstehen dürfte, haben von der Hauptverwaltung der russischen Staatsbahnen den Auftrag erhalten, ihre Voranschläge der Kosten des dienstlichen Betriebs derart aufzustellen, als ob die Bahnen unter einer Administration ständen.

— Die „Times“ melden aus Wladiwostock, die Vermessungsarbeiten an der **sibirischen Eisenbahn** hätten eine grosse Verzögerung erlitten. Beispiellose Ueberschwemmungen hätten die zwischen Chita und Nertschinsk (Transbaikalien) bereits fertiggestellten Arbeiten vernichtet. Die Ausbesserung der Schäden werde 2 Jahre in Anspruch nehmen, und die Vollendung der Bahn in 6 Jahren sei unmöglich.

— Wie aus Petersburg gemeldet wird, soll die Moskau-Windau-Rybinsk Eisenbahngesellschaft mit Deutschen Werken einen Vertrag auf **Lieferung von** 20 bis 24 **Lokomotiven** abgeschlossen haben.

— Aus Johannesburg wird der „Times“ gemeldet, dass Präsident Krüger, der sich jetzt bekanntlich auf einer Rund-

reise befindet, um für seine Wiederwahl zu wirken, in einer Rede vom 13. v. Mts. sich ausdrücklich gegen die Verstaatlichung der **Transvaalbahn** aussprach. Zur Begründung machte er geltend, dass in solchem Falle das bestehende Tarifabkommen zwischen der Transvaalbahn und der portugiesischen Bahn hinfällig würde. Dann wäre aber ein neues Abkommen nothwendig, und dessen Genehmigung könnte England verweigern. Deshalb würde die Verstaatlichung zu Gunsten der Pläne von Herrn Rhodes wirken. Für den Februar 1898 kündigte er übrigens die Einbringung eines Gesetzentwurfes im Volksraad an, durch den eine Anleihe für den Bau von Eisenbahnen, Strassen und Wasserwerken genehmigt werden soll, um durch solche Maassnahmen den ärmeren Landwirthen zu Hilfe zu kommen.

— Dass von deutscher Seite grosser Werth darauf gelegt wird, den Waarenabsatz auch nach China möglichst zu heben, zeigt am besten der Umstand, dass eine besondere Kommission zur Erforschung der ostasiatischen Absatzverhältnisse ausgesandt worden ist. Grössere Geschäfte für Eisenbahnmaterialien und Maschinen dürften sich aber in China erst entwickeln, wenn sich das deutsche Kapital bei den ins Auge gefassten **neu zu bauenden chinesischen Eisenbahnlinien** mehr interessiren wird. Solche Eisenbahnlinien werden jetzt mehrfach gebaut. Seit etwa 10 Jahren schon steht im Neubau die Linie Tientsin-Kinchou, welche auf der einen Seite gegenwärtig nach Peking verlängert wird und auf der anderen nach Mukden weiter gebaut werden soll. Europäischer Leiter dieser Linie ist ein Engländer Namens Kinder. Die Linie hat eine eigene Wagenbauanstalt, d. h. die meisten Wagentheile werden aus England bezogen und dann in China zusammengesetzt. Im Süden ist die kurze Strecke Shanghai-Wusung unter Leitung eines deutschen Regierungs-Baumeisters im Bau begriffen. Die Linie Hankau - Peking soll demnächst an beiden Enden in Angriff genommen werden, sobald das nöthige Geld beschafft ist. Es haben sich hierfür der Reihe nach verschiedene Syndikate, welche die Anleihe abschliessen wollten, abgelöst. Augenblicklich scheint ein belgisches Syndikat, hinter welchem u. a. auch Cockerill steht, den Sieg davon getragen zu haben. Ein belgischer Ingenieur ist bereits in Hankau eingetroffen, um die deutschen Baumeister, welche die Vorarbeiten für die ersten 15 km gemacht haben, abzulösen. Die Sache muss aber auch ihren Haken haben, denn in der letzten Zeit laufen sehr bestimmte Gerüchte um, welche versichern, dass es den Belgiern unmöglich geworden ist, das Kapital aufzutreiben und sie zurücktreten werden. Für die projektirte Linie Shanghai-Su-shon soll ein englisches Syndikat Hurley-Jameson eine Anleihe abschliessen wollen.

Die Schwierigkeit, in China eine Anleihe unterzubringen, liegt darin, dass die chinesische kaiserliche Regierung sie nicht selbst abschliessen will, sondern dass sie dieselbe einem von ihr ernannten chinesischen Generaldirektor Namens Scheng überlässt. Dieser geniesst, wie aus China mitgetheilt wird, selbst keinen guten Ruf und bietet als Sicherheit nur die neu zu bauenden Bahnen, die ausserdem noch unter chinesischer Verwaltung bleiben sollen. Das ist ja keine Garantie, immerhin darf angenommen werden, dass eine chinesische Anleihe ohne Garantie besser ist, wie eine griechische oder südamerikanische mit Garantie, um so mehr wenn eine Flotte vorhanden ist, den Gläubiger an die Bezahlung der Zinsen zu erinnern. Es wäre gewiss wünschenswerth, wenn man sich in Deutschland etwas mehr für China interessirte, und zwar nicht blos durch Entsendung von Handelskommissionen, sondern auch durch Entsendung von Geldmännern! China ist ein sehr reiches Land. Die gegenwärtigen finanziellen Schwierigkeiten, in welchen es sich befindet, werden es zwingen, seine reichen Quellen den Fremden zugänglich zu machen. Die verschiedenen Länder sind auf dem Posten, diesen Augenblick erwartend. Wer jetzt dort Fuss fasst und insbesondere sich Eisenbahnlinien sichert, kann für die Zukunft auf ein grosses Absatzgebiet rechnen.

(Münch. „Allgem. Ztg.“)

— Die **japanische Regierung** hat beschlossen, innerhalb der nächsten 5 Jahre auf allen Staatsbahnen einen **zweiten Eisenbahnstrang** zu legen. Es soll zu dem Zwecke in kurzem die Lieferungen von 300 Lokomotiven, 1 000 Personenwagen und 3000 Güterwagen, deren Kosten auf annähernd 60 000 000 *M.* veranschlagt sind, vergeben werden.

— Die **Peninsular and Oriental Steam Navigation Company** hat einen Postvertrag mit der englisch-australischen Regierung abgeschlossen, welcher im Februar 1898 in Kraft tritt und eine um zwei Tage verkürzte Ablieferungszeit der Posten von und nach Australien bedingt. Infolge dessen sieht sich die Gesellschaft veranlasst, um eine entsprechende Verkürzung der Fahrzeit herbeizuführen, die Boote von London nicht mehr wie bisher Brindisi anlaufen zu lassen, sondern von Marseille direkt bis Port Said zu expediren. Zur Aufnahme der festländischen Post und Reisenden in Brindisi soll von dort nach Port Said und umgekehrt ein besonderer Dampfer von mässigem Umfang gehen, welcher beides auf den Londoner Postdampfer umladet. Auf der Rückreise von Indien und Australien werden Reisende, welche über Brindisi zu reisen wünschen, in Port Said umzusteigen haben, um zusammen mit der Post nach Brindisi befördert zu werden. Für diesen Zwischendienst sind zwei Dampfer bestimmt und in Bestellung gegeben, aber bis dieselben fertiggestellt sind, bleibt das jetzige Arrangement in Kraft.

Allgemeines.

— Eine **Zusammenstellung über die Zahl der Reisenden**, die in den grossen und mittleren europäischen Staaten die Eisenbahn benutzt haben, bringt das „Journal des Economistes“. Während in Russland erst auf 3 Einwohner 1 Reisender kommt, entfallen auf 1 Einwohner in Italien $1^2/_3$ Reisende, in Ungarn $2^1/_5$, in Oesterreich $3^1/_2$, in Holland über 7, in Frankreich 6, in Deutschland fast 10, in der Schweiz über 12, in Belgien über 14 und in Grossbritannien und Irland 23 Personen.

— In einem Vortrage, der vor wenigen Tagen in der Versammlung des Berliner Grundbesitzer-Vereins Südwest und Süd über die **Entwickelung des Berliner Verkehrswesens** gehalten wurde, gab der Vorsitzende, Baurath Kyllmann, folgende interessante Unterlagen über die Berliner Personenbeförderungsverhältnisse:

In dem Verkehr auf den Strassen waren beschäftigt ohne Militärpferde im Jahre 1885 29 400 Pferde, 1894 39 900 Pferde; in Prozenten entfielen auf:

	1885	1894
Droschken II. Klasse und Gepäckdroschken	15 %	10 %
„ I. „	9 „	14 „
Omnibusse	4 „	6 „
Thorwagen	2 „	1 „
Pferdebahnen	12 „	17 „
Reit- und Wagenpferde	58 „	52 „

Die Zahl der Pferde an Droschken II. Klasse zeigt also gegenüber dem erheblichen Anwachsen der Zahl der anderen Kategorien eine erhebliche Abnahme. Ein Pferd hat durchschnittlich befördert im Jahre:

	Personen		Personen	
1885 .	13 365	d. i. am Tage	36,6	in Omnibussen
1894 .	14 022	„ „ „	38,4	„ „
1885 .	23 844	„ „ „	65,3	„ Pferdebahnwagen
1894 .	22 543	„ „ „	61,8	„ „

Im Jahre 1885 wurden bei einer Einwohnerzahl von 1,32 Millionen befördert:

		1 Einwohner
16 Millionen	in Omnibussen	12 mal
87 „	„ Pferdebahnen	66 „
13 „	„ Eisenbahn u. Dampfwagen	10 „
zusammen 116 Mill. Personen,	durchschnittlich jede	88 mal

Diese Zahlen änderten sich in 1896 bei einer Einwohnerzahl von 1,72 Millionen wie folgt:

		1 Einwohner
44 Millionen	in Omnibussen	25 mal
187 „	„ Pferdebahnen	109 „
80 „	„ Eisenbahnen usw.	47 „
zusammen 311 Mill. Personen,	durchschnittlich jede	181 mal

Während also die Einwohnerzahl Berlins sich in 11 Jahren um 30 % steigerte, nahm der Verkehr bei den Omnibussen um 175 %, bei den Pferdebahnen um 115 %, bei den Eisenbahnen um 515 %, im Durchschnitt um 254 % zu. Das Verkehrsbedürfniss überstieg die Zunahme der Bevölkerung um das 5,8- bezw. 3,8- bezw. 17,2 fache, im Durchschnitt um das 8,5 fache.

— Ein **neuer optischer Telegraph** soll dem Vernehmen nach demnächst in den deutschen Schutzgebieten eingeführt werden. Der **Heliograph** genannte Apparat wurde vor einigen Tagen in der Kolonialabtheilung des Auswärtigen Amtes einer Anzahl Herren vorgeführt. Er besteht aus einem etwa drei Fuss hohen Stativ, auf welchem ein nach allen Richtungen hin beweglicher Spiegel angebracht ist. Vor dem Spiegel, etwa einen Fuss entfernt, steht in gleicher Höhe ein metallener Richtstab, mittelst dessen man den Mittelpunkt des Spiegels in eine gerade Linie zu dem entgegengesetzten Beobachtungspunkte bringt. Auf diese Weise kann man einen Lichtstrahl nach einem entfernten Punkte lenken, die Engländer als Erfinder des Apparates, behaupten bis auf 70 englische Meilen (112 km), wenn das Gesichtsfeld frei ist. Hinter dem Spiegel befindet sich ein Drücker, mit dem man gleich einem Morseapparat arbeiten kann, dadurch wird der Spiegel leicht bewegt, und man vermag mit Sonnenstrahlen in Morseschrift zu schreiben, so dass man weithin genaue und umfangreiche Mittheilungen machen kann. Steht die

Sonne so, dass ihre Strahlen die Rückseite des Spiegels treffen, so wird ein zweiter Spiegel eingesetzt, welcher eine Rückspiegelung hervorbringt. Speziell für Südwestafrika würde der Apparat von Bedeutung sein, daher sollen dahin zunächst eine Anzahl gebracht werden, nachdem Leute von der Schutztruppe im Gebrauch und in der Morseschrift eingeübt sind. Ob der Heliograph in den anderen deutschen Schutzgebieten eingeführt wird, hängt noch von weiteren Beobachtungen ab.

— **Zweistöckige elektrische Strassenbahnwagen** werden als etwas ganz Neues in Chicago fahren. Die Wagen sind 38 Fuss lang und von den Schienen bis zum Dache 13 Fuss hoch; das Gewicht des in der Pullman'schen Werkstätte hergestellten Fahrzeuges beträgt 15 t. 4 Westinghouse'sche Motoren von je 34 Pferdekräften geben dem Wagen eine bedeutende Geschwindigkeit. Abweichend von allen anderen Strassenbahnwagen hat dieser zweistöckige Eingänge nicht an den beiden Enden, sondern nur einen in der Mitte der einen Seite, welcher den unteren Theil des Wagens in zwei abgeschlossene, hübsch ausgestattete Kupees theilt. Dagegen bildet der oberere Stock einen einzigen Raum mit Bänken in der Mitte auf der ganzen Länge des Wagens. Im Sommer vollständig offen, kann dieses Stockwerk im Winter ebenfalls in einen geschlossenen Raum verwandelt werden. Sitzplätze wird der Wagen für 90 Personen bieten, während 150 wohl im ganzen darin Aufnahme finden können.

Die Wiener Stadtbahn,

zu der ein erster Entwurf bereits 1867 ernsthaft erörtert wurde, und die mit einem Theil ihrer Linien im nächsten Frühjahr voraussichtlich in Betrieb gegeben wird, war jüngst im Verein deutscher Maschinen-Ingenieure zu Berlin Gegenstand eines Vortrages*) des königlichen Regierungsbaumeisters Fränkel, der über die ausgedehnte und grossartige Anlage einen umfassenden Ueberblick gab.

Mit der Stadtbahnfrage stehen im engsten Zusammenhange und werden deshalb zugleich gelöst: Die Frage der Ausführung eines Sammelkanales für Abwässer im Zuge des Donaukanalcs; die Umgestaltung des Donaukanales selbst in einen Handels- und Winterhafen, sowie dic längst als dringend empfundene Regulirung des Wienflusses. Die Kosten werden gemeinsam vom Staat, der Stadt und dem Lande Niederösterreich getragen.

Die Stadtbahn hat normale Spur und soll den Verkehr im Stadtinneren sowie zwischen diesem und entfernteren Vororten bezw. Sommerfrischen vermitteln, strategischen Zwecken dienen, in Betriebspausen (Nachts) Nahrungsmittel herauschaffen, ferner den Durchgangsverkehr ermöglichen und den Verkehr zum Centralfriedhof bei Schwechat aufnehmen. Das Stadtbahnnetz besteht dementsprechend aus zwei grossen, mit Dampflokomotiven zu betreibenden Gruppen, den „Hauptbahnen" mit Anschluss an die bestehenden Vollbahnen und den „Lokalbahnen", die diesen als Zubringer dienen, für die aber der Uebergang von Fahrzeugen aus den Vollbahnen nicht vorgesehen ist. Von den Lokalbahnen ausgehend sollen dann noch Radialbahnen mit elektrischem Betriebe die innere Stadt durchqueren.

Die Bauausführung — bis auf die Radiallinien — obliegt dem Staat, der dafür die k. k. Baudirektion für die Wiener Stadtbahn bestellt hat. Der erste Abschnitt sollte bis 1897, der zweite bis 1900 fertig gestellt werden. Die Arbeiten sind durch die Hochwässer des verflossenen Sommers nicht unerheblich gestört worden. Die Gesammtkosten der Bahnanlage einschliesslich Betriebsmittel sind auf 123,5 Millionen Mark veranschlagt.

Die Bahnlinien haben starke Steigungen (bis 1:40) zu überwinden; sie werden je nach der Umgebung als Hochbahn und als Tiefbahn ausgeführt; letztere hat zum Theil den Charakter als Unterpflasterbahn. Die bauliche Anlage, der Oberbau, die Stationsanlagen, Betriebseinrichtungen, Lokomotiven und Wagen wurden eingehend im Vortrage erörtert. Danach wird man die Weichen elektrisch stellen, wie es versuchsweise auch schon in Berlin auf dem Bahnhofe Westend geschieht. Die Bahnsteige sind halbhoch, also ein Mittelding zwischen den gewöhnlichen niedrigen Bahnsteigen, wie sie auch auf der Berliner Stadtbahn ausgeführt sind, und den hohen Bahnsteigen der Wannseebahn oder den noch höheren in England und Amerika. Die Wagen sind nach dem Durchgangssystem, wie gewöhnliche Hauptbahnwagen, gebaut und entleeren sich durch die Stirnwandthüren über die Endplattformen. Das ist eine Einrichtung wie in New-York, wo aber die Bahnsteige gleich hoch mit dem Wagenfussboden liegen, während man in Wien vom Bahnsteig aus noch ebenso hoch bis zum Wagenfussboden zu steigen hat, wie bei den niedrigen Bahnsteigen der Berliner Stadtbahn, deren Wagen bekanntlich eine niedrigere Fussbodenlage haben.

In Berlin überwindet man den Höhenunterschied in 2 Schritten (erst Trittbrett, dann Wagenfussboden); in Wien sind 2 Trittbretter eingeschaltet, sodass man 3 Schritte zu machen hat.

Trotz des Hinweises auf New-York ist nicht anzunehmen, dass die Wiener Wagen sich durch die Stirnwandthüren und über die beiden Trittbretter so schnell entleeren werden, wie die Berliner durch die Seitenwandthüren. Und dann ist auf der Berliner Stadtbahn noch eine Verbesserung möglich, wenn nach dem Vorschlage des Vortragenden die Bahnhöfe so geändert werden, dass man von dem einen Bahnsteig aus schon einsteigen kann, während sich die Wagen nach dem anderen hin entleeren. In Wien käme das nicht in Frage, weil man durch dieselben Wagenthüren aus- und einsteigen muss.

*) Der Vortrag erscheint demnächst im Wortlaut in Glasers „Annalen für Gewerbe und Bauwesen."

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahn-Verband. Berichtigung. In der Kundmachung, enthalten in der Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Nr. 83 vom 23. Oktober 1897, Seite 812, betreffend Frachtsätze des am 1. Oktober 1897 in Kraft getretenen Nachtrages III zu dem im obigen Verbande gültigen Tarife Theil II, Heft 4, ist die vorletzte Stationsbenennung „Köln - Köln" in „Köln-Süd" abzuändern.

Wien, am 26. November 1897. (2643)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 15. Dezember d. J. ab wird der Zug 17 (Bebra-Halle) in Ossmannstedt halten und deshalb wie folgt verkehren: ab Erfurt 10.17, Vieselbach 10.21 bis 10.22, Weimar 10.37 bis 10.40, Ossmannstedt 10.50 bis 10.51, an Apolda 11.01.

Erfurt, im November 1897. (2644)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Neue Schenke-Ladegleis. Am 1. Dezember d. Js. wird die Haltestelle Neue Schenke-Ladegleis auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die in den Tarifen enthaltene diesbezügliche Dienstbeschränkung kommt von diesem Tage an in Wegfall.

Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Erfurt, den 23. November 1897. (2645)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif. Am 1. Dezember d. J. gelangt im Berlin-Stettin-schlesischen Güterverkehr für Braunkohlenbrikets (auch Nasspresssteine) bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 20000 kg von Schmagorei nach Stöven ein Ausnahmesatz in Höhe von 0,39 ℳ. für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 23. November 1897. (2646)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr. Am 1. Dezember 1897 tritt der Nachtrag VI zum Tarif vom 1. Januar 1896 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers soweit dies infolge der stattgehabten Eröffnung von Neubaustrecken in den Direktionsbezirken Cassel und Erfurt erforderlich war, sowie Ergänzungen der Ausnahmetarife. Insbesondere wird der Ausnahmetarif 10 für

getrocknete Malztreber auf den Verkehr der Station Nordhausen mit den Stationen Hergatz, Illertissen und Röthenbach b/Lindau ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 25. November 1897. (2647)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr. Am 10. Dezember d. J. wird die Verkehrsstelle Obergrüna mit den um 1 ℳ für 10 000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Wüstenbrand in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.
Dresden, am 23. November 1897. (2648)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Januar 1898 wird der Nachtrag 4 zum diesseitigen Lokal-Gütertarif vom 1. Mai 1894 ausgegeben, welcher anderweite Bestimmungen des Ausnahmetarifs 7 enthält.
Auskunft wird durch die Abfertigungsstellen ertheilt. (2649)
Blankenburg a/Harz, den 24. Nov. 1897.
Die Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Die mit unserer Bekanntmachung vom 24. Oktober 1897 in Nr. 85 d. Ztg. Ins.-Nr. 2413 verlautbarten ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 43 A für Eier finden nur bei Auflieferung einer Gesammtmenge von 6000 Tonnen von einem Absender bis zum 30. September 1898 und nur gegen Vorlage der vom Absender bei der unterzeichneten Verwaltung einzureichenden Frachtdokumente Anwendung. (2650)
Breslau, den 24. November 1897.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1897 ab wird die Mühlhausen-Ebeleber Eisenbahn in den oben bezeichneten Ausnahmetarif für ihren Binnen-, jedoch nicht für den direkten Verkehr einbezogen. In den Abschnitt IIIB wird dieselbe sowie die Neustadt-Gogoliner Bahn, welche dem Ausnahmetarif am 1. September 1897 beigetreten ist, aufgenommen.
Die Frachtberechnung im Binnenverkehr der Mühlhausen-Ebeleber Eisenbahn erfolgt auf Grund der wirklichen Entfernungen (ohne Zuschläge).
Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 22. November 1897. (2651)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab wird die Station Obergrüna der königlich sächsischen Staatseisenbahnen in den oben bezeichneten Verband einbezogen. Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Entfernungen der Station Wüstenbrand (sächs. Staatsb.) zuzüglich 3 km zu Grunde gelegt.
Breslau, den 29. November 1897. (2652)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Milchbeförderung nach Magdeburg-Buckau. Vom 1. Februar 1898 an wird die Beförderung von Milch mit Personen- oder Eilgüterzügen nach Magdeburg-Buckau eingestellt. Derartige Sendungen werden auf die Güterzüge verwiesen oder es erfolgt auf Antrag die Beförderung derselben mit Personen- oder Eilgüterzügen nach Magdeburg-Hauptbahnhof.
In der Bestimmung II. E. I. 5 des Staatsbahngütertarifs der Gruppe V, Heft 2, werden auf Seite 9 lfd. Nr. 76e die Worte: „sowie zur Auslieferung der mit Personen- oder Eilgüterzügen eingehenden Milchsendungen" gestrichen. Dieselbe Aenderung tritt in allen Tarifen für den direkten Güterverkehr mit Stationen der Tarifgruppe V ein. (2653)
Magdeburg, den 1. Dezember 1897.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich für die übrigen Verwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr. (Gruppen I, II/V.) Am 1. Dezember 1897 tritt für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 8 in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Berichtigungen neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Dachwig, Dehlitz (Saale), Elxleben, Göhrenz-Albersdorf, Harra, Hohenmölsen, Kühnhausen, Lausen, Lützen, Meuchen, Oberweimar, Rippach-Poserna, Schkölen-Räpitz, Webau, Werschen, Witterda und Zwötzen des Direktionsbezirks Erfurt, Blankenheim, Rehbrücke, Sandersdorf, Tannepöls und Zörbig des Direktionsbezirks Halle, Domslaff des Direktionsbezirks Danzig, Brockau, Eisersdorf, Kunzendorf a. d. Biele, Landeck i. Schlesien, Seitenberg a. d. Biele, Ullersdorf a. d. Biele, Warkotsch und Zedel des Direktionsbezirks Breslau, Cosel (Oderhafen) des Direktionsbezirks Kattowitz und Korsenz des Direktionsbezirks Posen. Die Entfernungen für die Station Oberweimar erhalten erst Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung dieser Station, die für die Stationen Hohenmölsen, Rippach-Poserna, Webau und Werschen vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Rippach-Poserna-Lützen.
Ferner enthält der Nachtrag abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Ballstädt b. Gotha, Brüheim-Sonneborn, Bufleben, Burgtonna, Dachrieden, Döllstädt, Eberstädt, Friedrichswerth, Goldbach, Gräfentonna, Grossenbehringen, Grossengottern, Herbsleben, Langensalza, Mühlhausen (Thür.) preuss. Staatsb., Seebach b. Gotha, Tennstedt und Wangenheim des Direktionsbezirks Erfurt, Gross-Köris des Direktionsbezirks Halle und Gross-Weissand, Niemberg und Stumsdorf des Direktionsbezirks Magdeburg.
In den Ausnahmetarif 6 A für Brennstoffe werden als Versandstationen für Braunkohlen usw. aufgenommen die Stationen Göhrenz-Albersdorf, Lausen, Sandersdorf, Webau und Werschen.
Schliesslich werden verschiedene Entfernungen berichtigt, wodurch theils Frachtermässigungen, theils Frachterhöhungen eintreten.
Sämmtliche im Nachtrag enthaltenen Tariferhöhungen treten, sofern sie nicht bereits früher veröffentlicht und eingeführt sind, erst mit dem 15. Januar 1898 in Kraft.
Exemplare des Nachtrags sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen, welche auch Auskunft über die Höhe der neuen und abgeänderten Frachtsätze ertheilen, zu beziehen.
Magdeburg, den 28. Nov. 1897. (2654)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif. Am 1. Dezember 1897 gelangen zum vorgenannten Tarif die Nachträge VI zum Tarifheft Nr. 4 und V zum Tarifheft Nr. 5 zur Einführung. Dieselben enthalten ausser Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife namentlich neue Entfernungen und Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen des Direktionsbezirks Mainz.
Mit dem gleichen Tage gelangt das vom 1. Januar 1893 ab gültige Tarifheft 1 des mitteldeutschen Verbands-Gütertarifs nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs zwischen den Stationen
a) der vormaligen oberhessischen und der hessischen Ludwigsbahn einerseits und
b) der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn, braunschweigischen Landeseisenbahn, Dahme-Uckroer, Eisenberg-Crossener, Halberstadt-Blankenburger, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Neuhaldensleber, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn andererseits

zur Aufhebung.
Das Gleiche gilt für den Frankfurt-hessischen Wechselverkehr (Gütertarif vom 1. September 1892) und für den Frankfurt-oberhessischen Gütertarif vom 1. Mai 1890 bezüglich des Verkehrs mit den Stationen der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn.
Die in Vorstehendem als aufgehoben bezeichneten Entfernungen und Frachtsätze haben mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1897 in dem Nachtrage VI zum Tarifheft 4 des mitteldeutschen Privatbahntarifs Aufnahme gefunden.
Ferner gelangt in den Tarifheften 2 und 3 des mitteldeutschen Privatbahntarifs mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1897 für die Station Mehrstedt der Mühlhausen-Ebeleber Bahn eine Aenderung insofern zur Durchführung, als das hinter diesem Stationsnamen angebrachte Beschränkungszeichen „W" zu streichen ist.
Nähere Auskunft über die Höhe der neu eingeführten Frachtsätze, sowie über den weiteren Inhalt der ersterwähnten Nachträge ertheilen vom 1. Dezember d. J. ab die betheiligten Dienststellen.
Erfurt, den 29. November 1897. (2655)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-sächsischer und Norddeutsch-sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Dezember d. J. wird die Station Obergrüna der sächsischen Staatsbahnen in die vorbezeichneten Güterverkehre einbezogen. Ueber die Höhe der zur Anwendung kommenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Dresden, den 26. November 1897. (2656)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft.
Dieser — bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangende — Nachtrag enthält Entfernungen und Frachtsätze für

die neuaufgenommenen Stationen Annaberg, Frohburg und Groitzsch der sächsischen Staatseisenbahnen, sowie neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Globig, Leipzig (Berl. Bhf.), Leipzig (Eilenb. Bhf.) und Leipzig (Magdeburger Bhf.) des Direktionsbezirks Halle

Dresden, am 26. November 1897. (2657)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag III zum Tarife Nr. 1 in Kraft. Dieser — bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangende — Nachtrag enthält Entfernungen für neuaufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Münster, abgeänderte Entfernungen für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Hannover, sowie Entfernungen für die neuaufgenommene Station Obergrüna der sächsischen Staatseisenbahnen.

Dresden, den 26. November 1897. (2658)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Dezember d. J. tritt zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr der Nachtrag III in Kraft, wovon Abzüge durch unsere Stationen bezogen werden können.

Er enthält u. a. anderweite und neue Entfernungen für Burgstädt, Hartmannsdorf b/Limbach, Limbach, Lugau, Obergrüna, Wittgensdorf und Wüstenbrand.

Dresden, am 25. November 1897. (2659)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 1. Dezember d. Js. der Nachtrag XXII in Kraft, enthaltend Ergänzungen der Frachtsätze für Eisenerz usw. zum Bleihüttenbetrieb nach den Stationen Braubach und Lindenbach des Direktionsbezirks Frankfurt a. M., Call, Mechernich, Münsterbusch und Stolberg-Hammer des Direktionsbezirks Köln, Bestwig, Gittelde, Osterode a. Harz und St. Andreasberg des Direktionsbezirks Cassel sowie Gernrode a. Harz, Langelsheim, Lautenthal, Oker und Silberhütte des Direktionsbezirks Magdeburg, Frachtsätze für Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb im Verkehre von den Stationen Bramsche der oldenburgischen Staatsbahn, Brilon und Ludwigshütte des Direktionsbezirks Cassel, Attendorn, Kierspe, Plettenberg und Vollme des Direktionsbezirks Elberfeld und Kirchweyhe des Direktionsbezirks Münster, sowie anderweite Benennung der Station Silberhütte des Direktionsbezirks Magdeburg. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 25. November 1897. (2660)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen für den inneren Verkehr der badischen Bahnen erscheint mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. ein neuer I. Nachtrag, durch welchen der bisherige I. Nachtrag vom 1. Mai 1894 aufgehoben und ersetzt wird.

Der Nachtrag enthält neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs gekürzte, der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen von gewissen oberbadischen Stationen nach Karlsruhe und einigen nördlich davon gelegenen Stationen. Die Aenderung der Zusatzbestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Exemplare des Nachtrags können durch Vermittelung der Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 24. November 1897.
Generaldirektion. (2661)

Gr. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Dezember l. J. werden die im innern badischen Gütertarif für den Verkehr zwischen Mengen einerseits und den Stationen Neckargerach, Sinsheim, Steinsfurth und Zwingenberg andererseits sowie die für die Stationsbeziehung Sigmaringen - Sinsheim vorgesehenen Entfernungen gestrichen. Die Abfertigung erfolgt künftig im badisch-württembergischen Verkehr Dagegen werden in den Tarif die Stationsbeziehungen Josephslust - Mühlacker und Krauchenwies-Osterburken aufgenommen. Ausserdem treten noch einige unwesentliche Aenderungen in den Leitungs- und Abfertigungsvorschriften ein. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 24. November 1897. (2662)
Generaldirektion.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif, Theil II vom 1. April 1891 Der Ausnahmetarif Nr. 2, Abtheilung d, für Holzsägemehl als Streumittel (Seite 189 des Tarifes) wird mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1897 an wie folgt ergänzt:

Feucht-Hessenthal 0,36 ℳ. für 100 kg.

München, im November 1897. (2663)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. Die Vizinalbahnstation Dorfgütingen dient nun ab ausser dem Wagenladungsverkehr auch dem Stückgutverkehr bis zum Einzelgewicht von höchstens 250 kg.

Ueber die mit sofortiger Gültigkeit eingeführten Stückgutsätze ertheilt die genannte Station Auskunft.

München, im November 1897. (2664)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz und Posen). Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird in obenbezeichneten Verkehr Haltestelle Ruppersdorf in Schl. der Eisenbahndirektion Breslau einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 24. November 1897. (2665)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch - nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 26. d. Mts. werden in vorbezeichnetem Verkehre Frachtsätze nach den Stationen der Neubaustrecke Deuben-Corbetha der Eisenbahndirektion Erfurt zur Einführung gebracht, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen werden.

Kattowitz, den 24. November 1897. (2666)
Königliche Eisenbahndirektion.

Getreideausfuhrtarif Sachsen-Schweiz und Westösterreich. Vom 1. Dezember d. J. ab wird die Station Ronneburg in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen nach Lindau, Kufstein und Salzburg transit zur Ausfuhr nach der Schweiz, Vorarlberg und Westösterreich vom 1. Januar 1897 mit folgenden Frachtsätzen einbezogen.

Von	Nach: Lindau transit	Kufstein transit	Salzburg transit
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Ronneburg .	1,80	1,49	1,63

Dresden, den 26. November 1897. (2667)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Stumsdorf - Bitterfeld gelegene, für den unbeschränkten Güterverkehr eingerichtete Station Zörbig des Direktionsbezirks Halle a/Saale in den Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 26. Novbr. 1897. (2668)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt für den nebenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 9 in Kraft.

Derselbe enthält namentlich:

1. neue Entfernungen:
   a) für die Stationen Altwieck, Cawelwisch, Gotzlow, Grabow a. d. Oder, Jasenitz, Kratzwiek, Pölitz, Pommerensdorf, Stettin-Westend, Torney, Vulkan-Bredow, Zabelsdorf und Züllchow des Eisenbahn - Direktionsbezirks Stettin,
   b) für die Stationen Blankenheim, Sandersdorf, Tannepöls und Zörbig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle,
   c) für die Stationen Dachwig, Dehlitz (Saale), Elxleben, Hohenmölsen, Kühnhausen, Oberweimar, Rippach-Poserna, Webau, Werschen, Witterda und Zwötzen preuss. Staatsbahn des Direktionsbezirks Erfurt;
2. abgeänderte Entfernungen für die Stationen Ballstädt b. Gotha, Bufleben, Brüheim-Sonneborn, Burgtonna, Dachrieden, Döllstädt, Eberstädt, Friedrichswerth, Goldbach, Gräfentonna, Grossenbehringen, Grossengottern, Gross-Köris, Gross-Weissand, Herbsleben, Langensalza, Luckenwalde, Lützen, Meuchen, Mühlhausen (Thürg.) preuss. Staatsb., Niemberg, Schkölen-Räpitz, Seebach b. Gotha, Stumsdorf, Tennstedt und Wangenheim;
3. Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine von Wünsdorf nach den Berliner

Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie Marienfelde;
4. Einbeziehung der Stationen Sandersdorf, Webau und Werschen in den Ausnahmetarif 6 A für Brennstoffe und der Station Stöwen in den Ausnahmetarif 6 C für Braunkohlenbrikets;
5. Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl sowie Schiffsbaueisen (Seehafen-Ausnahmetarif E und E 1) nach den Stationen Grabow a. O., Kratzwiek, Vulkan-Bredow und Züllchow;
6. abgeänderte zum Theil erhöhte Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl (Seehafen-Ausnahmetarif E) von den Stationen Immelborn, Liebenstein-Schweina, Salzungen und Sonneberg (Thür.);
7. einige Berichtigungen.

Die Entfernungen und Frachtsätze unter 1 a (mit Ausnahme derjenigen für Altwieck) und 5 sowie diejenigen für Ober-Weimar treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der betreffenden Stationen, diejenigen für die Stationen Hohenmölsen, Rippach-Poserna, Webau und Werschen erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Rippach-Poserna-Lützen in Kraft. Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 27. November 1897. (2669)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch - sächsischer Güterverkehr. Die im Nachtrage XI und folgende zum Tarifhefte 2 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die direkte Beförderung von Gütern zwischen der Verkehrsstelle Zwötzen der sächsischen Staatseisenbahnen einer- und bayerischen Stationen andererseits gelten vom 1. Dezember dieses Jahres an auch für die Verkehrsstelle Zwötzen der preussischen Staatseisenbahnen.

Dresden, am 25. November 1897. (2670)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - russischer Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf. Mit Geltung vom 19. November alten / 1. Dezember neuen Stils d. J. ab treten im Verkehr von sämmtlichen Stationen der Rybinsker (Moskau-Windau-Rybinsker) Eisenbahn, von sämmtlichen Stationen der Nowgoroder schmalspurigen (Moskau - Windau-Rybinsker) Eisenbahn, den Stationen Twer, Bologoje, Uglowka der Nikolaibahn und Ostaschkowo (Nowotorschskaja) der Nowotorschsk- (Nikolai-) Eisenbahn nach sämmtlichen deutschen Stationen der Tabellen I a und I b des vom 1./13. April 1893 gültigen deutsch - russischen Ausnahmetarifs 8 für Flachs und Hanf an Stelle der bisherigen anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben geben die genannten deutschen Stationen und die unterzeichnete Direktion Auskunft.

Bromberg, den 26. Novbr. 1897. (2671)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. werden die Stationen:
a) Friedland i. Mecklenburg der Neubrandenburg - Friedländer Eisenbahn für den Verkehr von Burgkemnitz in den Ausnahmetarif 6a für Braunkohlen-Darrsteine (Brikets) in Sendungen von mindestens 20 000 kg,
b) Gadebusch und Rehna der mecklenburgischen Friedrich Franz - Eisenbahn in den Ausnahmetarif 6b für Braunkohlen-Darrsteine (Brikets) in Sendungen von mindestens 10 000 kg

unter den in den bezeichneten Ausnahmetarifen angegebenen Bedingungen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen. (2672)

Hannover, den 26. November 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 1. Dezember d. J. treten direkte Frachtsätze für Einzelsendungen nach der zwischen den Stationen Hammerstein und Bärenwalde gelegenen Haltestelle Domslaff des Direktionsbezirks Danzig in Kraft.

Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 26. November 1897.
Königliche Eisenbahndirektion. (2673)

Berlin Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. werden in obenbezeichnetem Verkehre Frachtsätze für Einzelsendungen nach der zwischen Schübben-Zanow und Carwitz gelegenen Haltestelle Altwieck der Eisenbahndirektion Stettin eingeführt, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft geben werden. (2674)

Kattowitz, den 26. November 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahn - Verband. Saarkohlenverkehr nach Oesterreich. Für die Beförderung von Gaskohlen ab den unten genannten Saargrubenstationen nach Bozen-Gries, Innsbruck, Ischl, Linz, Salzburg, Steyr und Wels werden ab 1. Januar 1898 bis Ende 1898 besondere Frachtermässigungen zugestanden, wenn die Sendungen in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen aufgegeben werden, an Gasfabriken adressirt sind und im Laufe des genannten Jahres eine Gesammtmenge von mindestens 400 Wagenladungen durch einen Versender verfrachtet wird

Die ermässigten Frachtsätze, von welchen jene für Simbach trst. für den Verkehr mit Ischl, Linz, Steyr und Wels gelten, betragen:

Von	Bozen-Gries	Innsbruck	Salzburg	Simbach trst.
	Mark für 100 kg			
Altenwald	1,76	1,38	1,22	1,10
Camphausen	1,77	1,39	1,22	1,10
Dechen	1,75	1,42	1,20	1,08
Dudweiler Grube	1,77	1,38	1,22	1,10
Heinitz	1,75	1,42	1,20	1,08
Kreuzgraben	1,77	1,39	1,22	1,10
Maybach	1,77	1,40	1,22	1,10
Sulzbach Grube	1,76	1,39	1,21	1,10

Die Abfertigung der Sendungen nach Bozen-Gries, Innsbruck und Salzburg erfolgt direkt zu den Frachtsätzen der bestehenden Saarkohlen-Ausnahmetarife, der Sendungen nach Ischl, Linz, Steyr und Wels durch Kartirung auf Simbach zu den hierfür bestehenden direkten Frachtsätzen; die hiernach gegenüber obigen ermässigten Sätzen gezahlte Mehrfracht wird gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe durch die unterfertigte Verwaltung zurückgezahlt.

München, im November 1897. (2675)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hanseatisch - ostdeutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1897 ab treten für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies Kupfererzabbränden, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Konverterschlacken sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb, von Lübeck, Rostock, Warnemünde und Wismar nach Beuthen O. S. E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte (Oberschles.), Koschentin, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze, ferner für Eisenerz und eisenhaltige Schlacken zum Bleihüttenbetrieb von den oben genannten Hafenstationen nach Friedrichshütte und Rosdzin ermässigte Ausnahme - Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze und die Anwendungsbedingungen ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz Auskunft.

Berlin, den 23. November 1897. (2676)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Gr badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Dezember 1897 tritt zum Gütertarif gr. badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält die seit Erscheinen des II. Nachtrags nothwendig gewordenen Aenderungen und Ergänzungen sowie neue, erhöhte Entfernungen für die Stationen der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach. Ausserdem enthält derselbe Entfernungen für die Stationen der Albthalbahn. Letztere treten aber erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Nebenbahn für den Güterverkehr in Kraft. Durch den Nachtrag werden der Frachtgegenstand „Gerüststangen" in den Ausnahmetarif Nr. 1 Abth. b aufgenommen, der Ausnahmetarif Nr. 10 durch Aufnahme der Artikel Torfstreu und Torfmull ergänzt, für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr ermässigte Frachtsätze und für Steinkohlen deutscher Herkunft, wie in der allgemeinen Güterklassifikation unter Spezialtarif III genannt, ein neuer Ausnahmetarif eingeführt. Letzterer tritt erst am 1. Januar 1898 in Kraft.

Karlsruhe, den 25 November 1897. (2677)
Generaldirektion.

K. k. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Einführung des Nachtrages II zum Lokal-Gütertarife Theil II vom 1. Februar 1894. Mit dem Tage der Betriebs-

eröffnung der Theilstrecke Settenz - Lobositz der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg tritt zum Lokal-Gütertarife Theil II vom 1. Februar 1894 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält den Gebührentarif für den Eil- und Frachtgüter Transport der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg, ferner Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die Direktion und durch die Stationen zum Preise von je 60 Hellern bezogen werden.

Teplitz, am 26. November 1897. (2678)
Die Direktion.

Oesterreichisch - ungarisch - französischer Eisenbahnverband. Tarif für Zuckerrübensamen - Transporte im Verkehre zwischen österreichischen Stationen und Paris. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1898 gelangen im vorbezeichneten Eisenbahnverbande für die Beförderung von Zuckerrübensamen als Frachtgut nachstehende Frachtsätze zur Berechnung:

Im Verkehre zwischen Paris (Douane und Reuilly)	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens	
	5 000	10 000
	Kilogramm für jeden Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
Austerlitz (österr.-ungar. St. E. G.) .	93,81	84,35
Krzenowitz (K. F. N. B.) . . . / Krenowitz T. B. (österr. - ung. St. E. G.)	93,16	83,70

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I für den österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband.

Wien, am 30. November 1897. (2679)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich - Lindau - Vorarlberger Eisenbahn - Verband. Zulässigkeit des Zusammenladens von Gütern der Klasse A und des Ausnahmetarifes 7a mit Gütern der Ausnahmetarife 6b und 6d. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1898 ist im Verkehre zwischen Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margrethen einerseits und Prag (Buhna), Prag (Sandthor), Prag (Smichow), Stationen der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn, dann Prag (St. B.) und Smichow, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie den Stationen Komotau und Kralup der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits das Zusammenladen von Gütern der Klasse A und des Ausnahmetarifes 7a mit Gütern der Ausnahmetarife 6b und 6d des vom 1. März 1896 gültigen Tarifes, Theil I und Theil II, Heft 1 und 2 für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband bei frachtgutmässiger Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen in beiden Verkehrsrichtungen zulässig.

Hierbei kommt für das wirkliche Gewicht der Artikel der Klasse A, des Ausnahmetarifes 7a und der Ausnahmetarife 6b und 6d die Fracht nach den bezüglichen Tarifsätzen und — wenn das Gesammtgewicht dieser Artikel 10 000 kg nicht erreicht — für das Fehl- bezw. Ergänzungsgewicht der Frachtsatz der Klasse A zur Anrechnung.

Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die im Tarife, Theil I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband von 1. März 1896 enthaltenen einschlägigen Bestimmungen Gültigkeit.

Wien, am 30. November 1897. (2680)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarif-Theil II, Heft 4. Einführung direkter Frachtsätze für Magnesit [Bitterspath] ab Pelsöcz. Für die Beförderung von Magnesit (Bitterspath) in Stücken oder gemahlen, roh und gebrannt, bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief treten am 1. Dezember 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1898 folgende Frachtsätze in Kraft:

von Pelsöcz loco oder transit, nach:	für 100 kg M.	von Pelsöcz loco oder transit, nach:	für 100 kg M.
Bergisch-Goldbach . . .	3,22	Hagen	3,05
Bochum-Süd .	3,07	Homberg . .	3,18
Bochum-Nord .	3,07	Hörde	3,02
Dortmund B.M.	3,04	Langendreer-Süd	3,05
Dortmund D. G. E. . .	3,03	Mülheim an der Ruhr . . .	3,13
Dortmund K.M.	3,04	Mülheim am Rhein . . .	3,20
Dortmund-Süd	3,03	Neheim-Hüsten. . .	2,97
Duisburg . .	3,14	Neumühl. . .	3,15
Düsseldorf-Bilk	3,17	Neunkirchen (Sieg) . . .	3,07
Düsseldorf-Lierenfeld .	3,18	Oberhausen .	3,13
Eisern	3,08	Osnabrück (Bremer Bhf.)	2,90
Essen (Hauptbahnhof) . .	3,10	Osnabrück (Hannov. Bhf.)	2,90
Essen (Hauptbahnhof) Fil. Krupp . . .	3,10	Ruhrort-Hafen	3,15
Essen-Nord . .	3,10	Ruhrort-Rhein	3,15
Essen-Nord, Filiale Krupp	3,10	Rath	3,16
Eschweiler-Aue	3,34	Schwerte . .	3,02
Geisweid. . .	3,05	Schalke . . .	3,10
		Wetter (Ruhr)	3,06
		Witten-West .	3,06

Wien, am 25. November 1897. (2681)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. K. k. priv. süd - norddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. Januar 1898 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von raffinirtem Petroleum, Benzin aus Erdöl, Blau-, Grün-, Maschinenöl, Petroleumrückständen, Schwefelsäure-Abfallwasser und Mineraltheer in vollen Wagenladungen ab Pardubitz S.N.D.V.B. loko nach Stationen der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn in Kraft.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 15. November 1891 aufgehoben.

Der neue Tarif kann zum Preise von 10 Hellern per Stück bei der unterzeichneten Direktion in Bestellung gebracht werden.

Wien, im November 1897. (2682)
Die Direktion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Einführung des Lokal-Personentarifs Theil II. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Settenz-Lobositz der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg tritt ein neuer Tarif Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden in Kraft. Derselbe enthält besondere Bestimmungen und Beförderungspreise in Kronenwährung für die Linien

Aussig-Komotau,
Türmitz-Bilin,
Teplitz (Settenz) - Reichenberg.

Exemplare dieses Tarifs können durch die Direktion und durch die Stationen zum Preise von je 60 Hellern bezogen werden.

Teplitz, den 25. November 1897. (2683)
Die Direktion.

Von den italienischen Bahnverwaltungen wird vom 1. Januar 1898 ab bis auf weiteres neben den tarifmässigen Fahrpreisen ein durch Gesetz Nr. 383 vom 15. August 1897 festgesetzter Zuschlag erhoben, der vom 15. Januar 1898 ab auch im direkten Verkehr von deutschen nach italienischen Stationen über die Gotthardbahn zur Erhebung zu bringen ist.

Der im allgemeinen 10 % des Fahrpreises (auf der italienischen Strecke) betragende Zuschlag beziffert sich z. B. für die Strecke

	I. Klasse Frcs.	II. Klasse Frcs.
Chiasso - Mailand (52 km) auf .	0,60	0,40
Chiasso - Brindisi (1 029 km) auf	11,35	7,95.

Auf den an dem direkten Verkehr mit Italien betheiligten deutschen Stationen wird über die für die einzelnen italienischen Strecken festgesetzten und in der Markwährung zu erlegenden Zuschläge auf Befragen weitere Auskunft ertheilt.

In der Zeit vom 1. bis 15. Januar 1896 werden die Reisenden beim Uebergang auf das italienische Bahnnetz den Zuschlag nachzuzahlen haben.

Strassburg, 24. November 1897. (2684)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

5. Verdingungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die Lieferung unseres Bedarfs an Beleuchtungs- und Schmiermaterialien für das Jahr 1898, umfassend etwa 5 000 kg Petroleum, 900 kg Brennöl, 1 700 kg Lokomotivschmieröl, 500 kg Wagenschmieröl (die beiden letzteren Mineralöle) und 700 Kilogramm Kerntalg, beabsichtigen wir öffentlich zu vergeben. Verschlossene, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 18. Dezem-

ber d. J. an uns einzureichen, woselbst auch die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ zu beziehen sind.
Oels, den 26. November 1897. (2685)
Direktion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die auf den Bahnhöfen Bingerbrück, Langenlonsheim, Armsheim, Bodenheim, Gustavsburg, Lampertheim, Darmstadt und Gross-Umstadt lagernden alten Eisen- und Stahlschienen, sowie Kleineisenzeug und sonstige Materialien sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst Gebotsbogen liegen in unserem Centralbüreau hier zur Einsicht aus und können auch von dort gegen postgeldfreie Einsendung von 35 ₰ bezogen werden.

Angebote sind spätestens am 13. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen und findet deren Eröffnung am 14. Dezember Vormittags 11 Uhr statt.

Zuschlagsfrist: 14 Tage.
Mainz, den 22. November 1897. (2686)
Königl. preuss. und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Heute Nacht 2 Uhr entschlief sanft nach langem schweren Leiden, zu Schöneberg-Berlin, unser lieber Bruder, Schwager, Onkel und Vetter, der königliche Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor

Wilhelm Kaumann

Ritter des Eisernen Kreuzes

im 49. Lebensjahre.

Dies zeigen tiefbetrübt an

Bergedorf, Breslau, Schöneberg-Berlin, Hauptstrasse 5/6 I, den 28. November 1897.

Clara Meyer, verw. gew. Klooss, geb. Kaumann,
Magda Kaumann,
Otto Meyer,
Käthe Klooss,
Erna Klooss,
Hermann Bornheim und Frau Luise, geb. Krüger.

Die Beerdigung findet Freitag, den 3. Dezember, Nachm. 1 Uhr, von der Leichenhalle des Dorotheenstädt. Kirchhofs in Berlin, Liesenstr. 9, statt.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 94. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 4. Dezember 1897.

Inhalt:

Eisenbahnminister Dr. Heinrich Ritter von Wittek.

Der neuernannte Eisenbahnminister, der anerkanntermaassen zu den ersten Autoritäten auf dem weiten Gebiete des Eisenbahnwesens zählt, ist zu Wien am 29. Januar 1844 als der Sohn eines hochverdienten Offiziers geboren. Er legte am Wiener Schottengymnasium und an der Wiener Universität seine Studien mit ausgezeichnetem Erfolge zurück und wurde Ende Juli 1867 sub auspiciis Imperatoris zum Doktor der Rechte promovirt. Schon seit August 1865 (also noch als Studirender) im Staatsdienste bei der niederösterreichischen Finanzprokuratur beschäftigt, wurde Dr. von Wittek im März 1868 als Konzeptsadjunkt in das Handelsministerium berufen und daselbst dem Eisenbahndepartement zugetheilt, welchem fortan seine Thätigkeit vorzugsweise gewidmet blieb. Schon in den Anfängen seiner Laufbahn machte sich Wittek durch die eminente Beherrschung der einschlägigen Materien, nicht minder aber durch seine grosse universelle Bildung und seinen unermüdlichen Fleiss bemerkbar. Seine amtliche Wirksamkeit ist auf das Engste mit der Geschichte und der Entwickelung, beziehungsweise Neugestaltung des österreichischen Eisenbahnwesens in der verfassungsmässigen Aera verknüpft. 1871 zum Ministerialsekretär vorgerückt, wurde er 1874 in der damals neu errichteten Eisenbahnsektion mit dem Referate für legislative Angelegenheiten betraut. Im Jahre 1875 erfolgte seine Ernennung zum Sektionsrathe, 1880 zum Ministerialrathe, 1885 zum Titular- und 1886 zum wirklichen Sektionschef. Bald darauf wurde Wittek zur Leitung der Eisenbahnsektion des Handelsministeriums berufen. Was er in dieser Stellung geleistet, ist zu bekannt, als dass es einer besonderen Hervorhebung der grossen Verdienste bedürfte, welche er sich erworben hat. Ein warmer und tief überzeugter Anhänger der Staatsbahnidee, für die er wiederholt öffentlich eintrat und als deren energischester Vorkämpfer er jederzeit galt, hat er auf diesem Gebiete Bedeutendes geleistet. In die Zeit seiner Amtswirksamkeit fällt die Verstaatlichung der Carl Ludwigbahn, der Erzherzog Albrechtbahn, der

Duxer Bahnen, der böhmischen Westbahn, der Lokaleisenbahngesellschaft, der mährischen Grenzbahn, der mährisch-schlesischen Centralbahn. Die zahlreichen Gesetzesvorlagen auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens sind unter der Aegide Wittek's entstanden, und er hat auch zu wiederholten Malen sowohl in den Ausschüssen des Abgeordneten- und in den Kommissionen des Herrenhauses, als in den Plenarsitzungen der beiden Häuser des Reichsrathes als Regierungsvertreter für verschiedene Eisenbahnangelegenheiten fungirt. Eine der grössten Aktionen, die Dr. von Wittek unternommen und erfolgreich durchgeführt hat, betraf aber die grossen Wiener Verkehrsanlagen. Mit unglaublicher Zähigkeit und unbeirrt durch alle sich ihm entgegenstellenden Hindernisse hat Dr. von Wittek dieses gewaltige Werk gefördert, und es mag ihn persönlich mit stolzer Genugthuung erfüllt haben, als vor kurzem schon eine Probefahrt auf einer Theilstrecke der Wiener Stadtbahn stattfinden konnte. Herr von Wittek ist auch seit dem Jahre 1886 Mitglied der Donauregulirungskommission, in welcher Körperschaft er gleichfalls eine sehr erfolgreiche Thätigkeit entfaltet. Am 19. Juni 1895 wurde Sektionschef von Wittek zum Leiter des Handelsministeriums ernannt und fungirte als solcher bis zum Amtsantritte des Kabinets Badeni am 1. Oktober 1895. Anlässlich seiner Enthebung wurde ihm mit Allerhöchstem Handschreiben vom 30. September 1895 der kaiserliche Dank und „die volle Anerkennung für die mit treuer Hingebung und bewährter Fachkenntniss geleisteten ausgezeichneten Dienste" ausgesprochen. Bei der Errichtung des Eisenbahnministeriums wurde Sektionschef von Wittek als Vorstand der ersten Sektion in das neu errichtete Ministerium übernommen, in welcher die administrativen und Rechtsangelegenheiten der Staats- und Privatbahnen behandelt werden. In dieser Stellung hat Dr. von Wittek einen hervorragenden und maassgebenden Einfluss auf die Organisation des Eisenbahnministeriums genommen. Es verdient gewiss bei diesem Anlasse hervorgehoben zu werden, mit welchen Worten der jetzt scheidende Eisenbahnminister Herr von Guttenberg bei seinem Amtsantritte am 23. Januar 1896 die Begrüssung Wittek's erwiderte. Er sagte damals: „Insbesondere stand an der Spitze der Eisenbahnsektion des Handelsministeriums ein Mann von hohen geistigen Eigenschaften, seltenen Kenntnissen und strengstem Rechtlichkeitsgefühle, dessen ganzes Sinnen und Trachten stets ausschliesslich dem Wohle des Staates gilt, ein Mann, der uns das leuchtende Vorbild eines pflichttreuen Beamten ist und dessen Verlust eine schwer zu ersetzende Lücke in dem Rahmen des Eisenbahnministeriums gelassen hätte. Ich danke daher Sr. Excellenz Herrn Sektionschef Dr. von Wittek ganz besonders, dass er sich bereit erklärt hat, seine vorzüglichen Dienste auch dem neuesten Kinde unter den Ministerien zu weihen." Und in der That, in diesen knappen Sätzen sind die hervorragenden Eigenschaften, welche den neuernannten Eisenbahnminister auszeichnen, charakterisirt. Nur ein Moment erscheint hierbei nicht genügend hervorgehoben, und das ist der ganz beispiellose Fleiss, den Herr von Wittek allezeit entfaltet hat. Dr. von Wittek ist als schlagfertiger, formgewandter Redner bekannt, und geniesst auch als Fachschriftsteller wegen seines wahrhaft glänzenden Stiles einen wohlverdienten Ruf. Von seinen schriftstellerischen Arbeiten seien die Sammlung der das österreichische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Konstitutivurkunden sowie eine Monographie über das österreichische Gesetz, betreffend die Anlegung von Eisenbahnbüchern, genannt. Auch verdient hervorgehoben zu werden, dass in dem Werke „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie" (herausgegeben zum 50 jährigen Regierungsjubiläum Kaiser Franz Josef I.) demnächst von der Feder des nunmehrigen Eisenbahnministers eine grössere Abhandlung: „Die österreichischen Eisenbahnen in der Staatswirthschaft" erscheinen wird.

Ausrüstung und Betriebssicherheit der Eisenbahnen.

Aus Anlass der grossen Zahl von Eisenbahnunfällen, die in diesem Sommer zu beklagen waren und der ungewöhnlich schweren Folgen mehrer dieser Unfälle ist in der Tagespresse unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen namentlich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung vielfach der Vorwurf gemacht worden, sie sei aus unberechtigter Sparsamkeit mit ihren Betriebseinrichtungen und mit der Ausrüstung ihrer Strecken besonders auch gegenüber nichtdeutschen Eisenbahnen zurückgeblieben, zum Schaden der Nationalwohlfahrt und der Betriebssicherheit. Diese Behauptungen waren zwar zum Theil mit statistischen, amtlichen Mittheilungen entnommenen Zahlen belegt, da diese Vergleiche aber, sei es nun aus mangelndem Sachverständniss, sei es um eine absichtliche Täuschung herbeizuführen, auf ungleichen Grundlagen beruhten, erscheint es angemessen, auf die Sache etwas näher einzugehen.

Zunächst die Zahl der Unfälle. Bis jetzt liegen die amtlichen Mittheilungen bis einschliesslich September vor, also für ein halbes Jahr des von April zu April rechnenden Zähljahres 1897/98. Ein Vergleich mit den gleichen Halbjahren der beiden Vorjahre zeigt, dass auf den preussischen Staatsbahnen die Zahl der Unfälle in diesen 6 Monaten betrug: auf 100 km Betriebslänge 1895/96: 2,36, 1896/97: 2,60, 1897/98: 2,80 und auf 1 000 000 der in allen Zügen zurückgelegten Zugkilometer 5,48, 5,77, 6,04. Es hat also zweifellos eine Zunahme der Unfallzahl seit 1895/96 stattgefunden; aber das Jahr 1895/96 weist die niedrigsten Unfallzahlen seit 1880/81 auf, diese bleiben mit 5,50 auf 100 km Betriebslänge (für das ganze Jahr) und mit 6,55 auf 1 000 000 Zugkm erheblich unter dem siebzehnjährigen Durchschnitt der Zeit von 1880/81 bis 1896/97, der 8,28 und 10,74 beträgt. Dieser Durchschnitt ist aber auch noch ganz erheblich höher als die aus den bisherigen Ergebnissen ermittelten Zahlen des „Unfalljahres" 1897/98, wenn man sie nach dem für 1895/96 feststehenden Verhältnisse zwischen dem Halbjahre April-September und dem ganzen Jahre auf 6,53 und 7,22 erhöht, und auch diese Zahlen bleiben hinter den Zahlen aller vor 1895/96 liegenden Jahre zurück, indem die niedrigsten in der langen Reihe 7,06 und 9,36 (im Jahre 1888/89) betragen. Also lediglich nach der Zahl der Unfälle kann bei einem Rückblicke auf viele Jahre des preussischen Staatsbahnbetriebes sicherlich nicht von einer beunruhigenden Abnahme der Betriebssicherheit gesprochen werden. Nun wird aber ein Vergleich mit dem Auslande, namentlich mit Frankreich gezogen, der zu unseren Ungunsten ausfallen soll. Obgleich nun aber in Frankreich nur die erheblicheren Unfälle, oder diejenigen, bei denen Menschen zu Schaden gekommen, gezählt und in der Statistik veröffentlicht werden, während in Preussen, wie überhaupt in Deutschland, auch alle unwesentlichen Unfälle in der Statistik Aufnahme finden, so beträgt doch im Durchschnitt der Jahre 1884—1895, für welche für Frankreich amtliche Mittheilungen vorliegen, die Zahl der Unfälle auf 1 000 000 Zugkm 7,41, ist also immer noch höher als die oben mitgetheilte Zahl für das Jahr 1897/98 auf den preussischen Staatsbahnen mit 7,22.

Nun ist allerdings bedauerlicher Weise in diesem Sommer die Zahl der bei einzelnen Unfällen verunglückten Personen eine ungewöhnlich hohe gewesen. Es erscheint zwar nicht unberechtigt darauf hinzuweisen, dass die Zahl der in einem verhältnissmässig kurzen Zeitraum verunglückten Personen nicht als Maassstab für die Betriebssicherheit gelten kann, weil es fast ausschliesslich vom Zufall abhängt ob und wie viele Insassen eines Zuges bei einem Unfalle verunglücken.

So steht z. B. bei den deutschen Bahnen das Jahr 1882/83, mit dem schweren Unfall bei Hugstetten trotz einer sehr niedrigen Zahl der Unfälle sehr ungünstig da bezüglich der Zahl der Verunglückten, ähnlich ist es mit 1892/93 u. a. Es erscheint aber trotzdem berechtigt auch hier statistische Vergleiche anzustellen, namentlich deswegen, weil bei unseren ausländischen Nachbarn wenigstens die Zahl der verunglückten Reisenden ebenso oder doch annähernd so zuverlässig und peinlich gemeldet und gezählt werden, wie in Deutschland. Man kann daher aus diesen Vergleichszahlen, wenn man die Vergleiche auf eine längere Reihe von Jahren ausdehnt, immerhin zuverlässige Schlüsse über die Betriebssicherheit auf den verschiedenen Bahnen ziehen, sogar zuverlässigere, als aus der Zahl der Unfälle, die nach zu ungleichen Gesichtspunkten festgestellt wird.

Auf 1 000 000 der in allen Zügen gefahrenen Zugkilometern entfallen an verunglückten Reisenden — einschliesslich der durch eigenes Verschulden zu Schaden gekommenen — in den Halbjahren April bis September 1895/96, 1896/97 und 1897/98 je 0,73, 0,97 und 1,71*) Hier hat also infolge der schweren Folgen mehrerer Unfälle eine ausserordentlich starke Zunahme stattgefunden, die Zahl für 1897/98 ist höher, als in irgend einem der Vorjahre seit 1880/81, in denen sie sich zwischen 0,40 und 1,06 bewegte. Aber gerade die erschreckende Höhe dieser Zahl der verunglückten Reisenden zeigt im Vergleich mit der verhältnissmässig nicht hohen Unfallzahl, dass man nicht einzelne Jahre und einzelne Erscheinungen herausgreifen darf, um darauf allgemeine Urtheile über die Abnahme der Betriebssicherheit zu gründen. Und selbst diese für die preussischen Staatsbahnen ganz ungewöhnlich hohe Zahl von 1,71 im ersten Halbjahre 1897/98 auf je 1 000 000 Zugkm verunglückter Reisenden bleibt noch ganz erheblich hinter den entsprechenden Zahlen der englischen Bahnen aus den Jahren 1880 bis 1895, die zwischen 2,19 und 4,92 schwankten, zurück. Allerdings ist die Durchschnittszahl der auf je 1 000 000 Zugkm beförderten Reisenden in England etwas grösser als auf den preussischen Staatsbahnen, aber auch bei Berücksichtigung dieses Unterschiedes bleibt die genannte Höchstzahl in Preussen noch weit unter der englischen Durchschnittszahl. Denn für die preussischen Staatsbahnen sowie die deutschen, englischen und französischen Bahnen — bei diesen soweit sie als Bahnen allgemeiner Bedeutung (intérêt général) gelten — ergeben sich aus den amtlichen statistischen Nachrichten für die Jahre 1884/85 bis 1895/96 bezw. 1884 bis 1895 folgende Zahlen (die 4 Jahre 1880 bis 1883 sind nicht berücksichtigt, weil für diese bei den französischen Bahnen z. Th. die Angaben fehlen):

	Auf 1 000 000 Zugkm								Auf 1 000 000 Reisende			
	aller Züge				der zur Personenbeförderung dienenden Züge							
	Pr. St.-E.	Deutschland	England	Frankreich	Pr. St.-E.	Deutschland	England	Frankreich	Pr. St.-E.	Deutschland	England	Frankreich
kommen beförderte Reisende	1 341	1 336	1 631	1 040	2 332	2 180	2 985	1 607	—	—	—	—
Verhältniss:	1 :	1,00 :	1,22 :	0,78 :	1 :	0,94 :	1,28 :	0,69	—	—	—	—
und verunglückte Reisende	0,62	0,68	2,95	1,31	1,07	1,11	5,55	2,05	0,47	0,51	1,96	1,26
Verhältniss:	1 :	1,10 :	4,76 :	2,11 :	1 :	1,04 :	5,19 :	1,92 :	1 :	1,09 :	4,17 :	2,68

Die Zahl der auf die Verkehrseinheiten bezogenen verunglückten Reisenden ist im Durchschnitte der genannten 12 Jahre mithin sowohl in Frankreich, namentlich aber in England erheblich höher als in Deutschland und auf den preussischen Staatsbahnen. Dieser auf eine lange Reihe von Jahren ausgedehnte und daher zuverlässige Vergleich fällt somit sehr zu Gunsten Deutschlands und Preussens aus; die auf falschen oder einzeln herausgegriffenen Zahlen aufgebauten Behauptungen, die Betriebssicherheit auf unseren preussischen und deutschen Bahnen sei überhaupt geringer als bei unseren westlichen Nachbarn, entbehren somit jeder thatsächlichen Unterlage; genau das Gegentheil ist wahr und an dieser erfreulichen Thatsache vermögen selbst die schweren Folgen der Unfälle dieses Jahres nichts zu ändern.

Nun wird weiter behauptet, die starke Zunahme der Unfälle — die, wie gezeigt, thatsächlich gar nicht in der angenommenen Weise vorliegt, sondern vielmehr eine erhebliche Zunahme der verunglückten Reisenden ist — sei auf ein Zurückbleiben der preussischen Staatsbahnen in ihrer Ausrüstung an zweiten Geleisen, an Lokomotiven, an Personal usw. zurückzuführen, namentlich auch wieder im Vergleiche mit Frankreich.

Nach den amtlichen statistischen Zählungen für die Zeit von 1890 bis 1895 bezw. 1890/91 bis 1895/96 beträgt aber:

(Siehe nebenstehende Tabelle.)

	bei den preuss. Staatseisenbahnen %	bei den Eisenbahnen in Deutschland %	England %	Frankreich %
die Zunahme der Lokomotiven auf 10 km Betriebslänge	+ 3,35	+ 5,05	+ 8,75	— 2,57
die Zunahme der Lokomotiven auf 1 000 000 Zugkm in allen Zügen	+ 4,56	— 0,23	+ 6,52	— 9,48
die Zunahme der Personenwagen auf 10 km Betriebslänge	+ 14,23	+ 10,38	+ 7,93	+ 4,40
die Zunahme der Personenwagen auf 1 000 000 Zugkm der Züge zur Personenbeförderung	+ 4,77	+ 0,73	+ 2,21	— 3,63
die Zunahme der Güter- usw. Wagen auf 10 km Betriebslänge	+ 6,86	+ 9,66	+ 8,50	— 3,51
die Zunahme der Güter- usw. Wagen auf 1 000 000 Zugkm in allen Zügen	+ 8,09	+ 0,89	+ 5,91	— 10,45
die Zunahme der Beamten und Arbeiter der Transportverwaltung auf 1 000 000 Zugkilometer aller Züge	+ 3,08	— 1,56	—	— 4,70
die Zunahme der mehrgeleisigen Strecken in Prozenten der Gesammtlänge	+ 7,40	+ 1,32	— 1,28	— 0,27
die Zunahme der mehrgeleisigen Strecken in Prozenten der Länge der Hauptbahnen	+ 15,07	+ 23,38	—	+ 3,57

Von einem Zurückbleiben unserer den französischen Bahnen gegenüber ist also nirgends etwas zu bemerken, das Gegentheil ist vielmehr richtig, und wenn Zahlen vorgebracht

*) Die Zahl der lediglich unverschuldet verunglückten Reisenden wird in den Monatsnachweisungen des Reichs-Eisenbahnamtes, die diesen Betrachtungen zu Grunde liegen, nicht besonders aufgeführt.

wurden, die jene Behauptungen belegen sollten, so waren diese Zahlen willkürlich herausgegriffen oder gruppirt, z. B. durch Gegenüberstellung der französischen Hauptbahnen mit allen preussischen Bahnen u. dergl. m. Was besonders den mehrgeleisigen Ausbau der Strecken betrifft, so muss darauf hingewiesen werden, dass in Preussen verhältnissmässig viel mehr Nebenbahnen vorhanden sind als in Frankreich. Für solche Bahnen besteht aber ein Verkehrs- und Betriebsbedürfniss zu zweigeleisiger Anlage im allgemeinen nicht; wenn nun trotzdem bei den preussischen Staatsbahnen im Jahre 1895/96 39,3 %, in Frankreich aber nur 37,1 % der Gesammtlänge aller Eisenbahnen mehrgeleisig waren, so ist das doch zweifellos ein Beweis für eine ganz beträchtlich bessere Ausstattung unseres Eisenbahnnetzes. Diese tritt noch deutlicher hervor, wenn man die preussischen Hauptbahnen mit den französischen Bahnen des intérêt général*) vergleicht, denn die mehrgeleisigen Strecken betragen in Preussen 69,6 %, in Frankreich aber nur 41,1 % der Gesammtlängen der betreffenden Bahngattung, und wenn dieser letztere Vergleich aus den unten angegebenen Gründen auch nicht ganz einwandfrei ist, so darf man doch keinenfalls, wie es thatsächlich geschehen ist, die Zahlen 39,3 in Preussen und 41,1 in Frankreich gegenüberstellen, d. h. den Antheil der mehrgeleisigen Strecken an der Gesammtlänge der preussischen Staatsbahnen einerseits und an einem Theile des französischen Eisenbahnnetzes andererseits. Dabei ist noch zu beachten, dass in Frankreich in den 5 Jahren die Zahl der auf 1 km Betriebslänge kommenden Zugkilometer viel stärker gewachsen ist als in Deutschland und Preussen, das Bedürfniss nach Vermehrung der zweigeleisigen Strecken muss somit dort grösser gewesen sein als hier, aber trotzdem ist die betreffende Zunahme zurückgeblieben.

Uebrigens zeigt gerade diese Gegenüberstellung von Werthen, die auf ungleichen Grundlagen beruhen, so recht deutlich, mit welchem Mangel an Fachkenntniss diese Fragen in einem Theile der Tagespresse behandelt worden sind, ja es wird schwer, nicht an eine absichtliche Herabsetzung des vaterländischen Eisenbahnwesens gegenüber dem fremdländischen zu glauben.

Nicht minder eigenartig muss es berühren, wenn aus der wirthschaftlichen Ueberlegenheit der preussischen Staatsbahnen anderen, namentlich den französischen Bahnen gegenüber, nämlich aus der besseren Ausnutzung unserer Strecken und der Betriebsmittel ein Vorwurf konstruirt wird. Wer wird einem Fabrikanten wohl einen Vorwurf daraus machen, wenn er infolge günstiger Absatz- und Produktionsverhältnisse in der Lage ist, auf die Einheit seines Anlage- und Betriebskapitals und auf den Kopf seiner Arbeiter mehr Waaren zu produziren und abzusetzen, als ein anderer, und wenn er dadurch zu einem niedrigeren Betriebskoeffizienten kommt, als dieser. Aber für die preussischen Staatsbahnen wird es von manchen Seiten als ihrer unwürdig bezeichnet, dass sie auf 1 km Betriebslänge mehr Güter und Reisende zu befördern in der Lage sind, als andere Bahnen, ohne darum sofort die Zahl der Zugkilometer und der Achskilometer nach dem Maasse des steigenden Verkehrs vermehren zu müssen. Hier soll eine bessere Ausnutzung der Lokomotiven, der Wagen, der Plätze, die thatsächlich überall stattgefunden hat*) und im allgemeinen volkswirthschaftlichen Interesse freudig zu begrüssen ist, bedenklich sein; warum? Ja das werden die Betreffenden wohl selbst nicht wissen. Bei den preussischen Staatsbahnen kamen z. B. auf 1 km Betriebslänge im Jahre 1895/96 709 659 Gütertonnenkm und 357 800 Personenkm, bei den französischen Bahnen dagegen nur 327 628 und 273 315, bei den letzteren ist aber trotzdem die auf 1 km Betriebslänge entfallende Zugkilometerzahl mit 8 068 nicht viel kleiner als in Preussen mit 8 402; es wird also bei uns mit derselben Sache wesentlich mehr geleistet als bei unseren westlichen Nachbarn, und das dürfte in den Augen wirklicher Sachkenner überall kein Mangel, sondern ein Vorzug sein. In diesen grösseren Leistungen auf die Einheit, die auch manchen anderen deutschen Bahnen gegenüber erreicht wird, liegt, neben niedrigen Materialpreisen für Kohlen, Schienen usw., auch das Geheimniss des in den letzten Jahren stetig sinkenden Betriebskoeffizienten der preussischen Staatsbahnen und diese Erscheinung ist eine durchaus gesunde, die durch keinerlei hämische Verdächtigung an ihrem wahren Werthe verkleinert werden kann. Dass es sich bei dem Vorwurfe übertriebener Sparsamkeit, der gerade in Verbindung mit dem Sinken des Betriebskoeffizienten erhoben wird, thatsächlich um Verdächtigungen handelt, mögen folgende Zahlen zeigen:

Es betrug im Jahre 1895/96 (1895) bei den

	preussischen Staatseisenbahnen	Eisenbahnen in Deutschland	Eisenbahnen in Frankreich
die Zahl der Beamten und Arbeiter der Tranportverwaltung auf 1 000 000 Zugkm	670	630	610
desgl. auf 100 km Betriebslänge .	562	514	489
desgl. der Betriebsverwaltung auf 1 000 000 Zugkm	1 080	1 010	850
desgl. auf 100 km Betriebslänge .	904	822	687

Die preussischen Staatsbahnen waren also mit Personal am besten ausgestattet und während in Preussen und Deutschland das Personal der Transportverwaltung auf 100 km Betriebslänge seit 1882/83 von 517 auf 562 und von 431 auf 514 zugenommen hat, zeigen die französischen Bahnen eine Abnahme von 622 zu 489; auch bei den Bediensteten der Betriebsverwaltung ist in Preussen und Deutschland eine Zunahme von 900 auf 904 und von 740 auf 822 eingetreten, in Frankreich dagegen eine Abnahme von 878 zu 687.

Ferner betrugen die

	Zahl der Central-Weichenstellwerke auf je 100 Stationen	Zahl der Stations-Blockwerke auf je 100 Stationen	Länge der mit Radtastern gesicherten Strecken in Prozenten der Gesammtlänge	die Kosten für die Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen einschl. des Oberbaues für 1 km Bahn ℳ.	die Kosten ... für 1 000 Lokomotivkilometer ℳ.	Kosten der Unterhaltung der Signale und Telegraphen ℳ.
bei den preussischen Staatsbahnen	43	64,2	17,7	3 578	261	93
„ allen deutschen Staatsbahnen	33,8	47,6	12,9	3 325	256	79

*) Die Begriffe „Hauptbahn“ in Preussen und „chemin de fer d'intérêt général“ in Frankreich sind allerdings nicht ganz gleichwerthig, indem unter den letzteren immerhin einige Strecken enthalten sein mögen, die eher zu den Nebenbahnen zu rechnen wären; gleichwerthige Unterscheidungsmerkmale der verschiedenen Bahngattungen sind in beiden Ländern überhaupt nicht vorhanden.

*) So hat z. B. die Beladung einer Güterwagenachse von 1890/91 bis 1895/96 zugenommen um 7,4 %, die Platzausnutzung der Personenwagen um 7,0 %, die Zugstärke der Schnellzüge um 15 %, die der Güterzüge um 11,3 % usw.

Auch aus diesen Zahlen dürfte alles andere eher als der Vorwurf zu begründen sein, die preussische Staatseisenbahn-Verwaltung vernachlässige aus Sparsamkeitsgründen die betriebssicherheitliche Erhaltung und Ausgestaltung ihrer Strecken.

Wenn in vorstehenden Erörterungen der Beweis erbracht sein dürfte, dass die meisten der auf Vergleiche mit den Nachbarbahnen begründeten Vorwürfe über ungenügende Ausrüstung des preussischen Staatsbahnnetzes unberechtigt sind und gezeigt wurde, dass umgekehrt die Ausstattung der preussischen Bahnen im allgemeinen der der anderen überlegen ist, so soll daraus für diese kein Vorwurf abgeleitet werden, denn jede Bahn hat ihre Ausstattung lediglich nach ihren eigenen Bedürfnissen zu treffen und es ist anzunehmen, dass diese dort befriedigt sind. Auch soll keineswegs behauptet werden, dass unsere Einrichtungen keiner fortschreitenden Weiterbildung bedürften. Denn eine Eisenbahnverwaltung, die auch nur einen Augenblick stillsteht, geht rasch zurück. Aber bisher brauchen die preussischen Staatseisenbahnen den Vergleich mit keiner einzigen anderen Eisenbahn zu scheuen, sie sind bisher rüstig vorwärts geschritten und werden dies hoffentlich auch fernerhin thun zum Wohle unseres Volkes. So schwere und traurige Vorkommnisse, wie sie zu beklagen waren, sind ernste Mahnungen zu verdoppelter Anspannung aller Kräfte, um desto rascher und sicherer zu neuen Fortschritten zu gelangen. Nimmermehr aber sollen sie uns kleinmüthig und verzagt finden, nimmermehr soll es thörichten, wenn auch oft gut gemeinten Rathschlägen und Kritiken gelingen uns von der richtigen Bahn ab auf Sackgeleise zu bringen, aus denen es kein Vorwärts mehr gibt, sondern nur ein dauerndes Festfahren oder einen tiefen wirthschaftlichen und technischen Fall! —m—

Abfertigung der Fahrräder als Gepäck.

In Nr. 76 dieses Blattes brachten wir die Beantwortung einer Beschwerde des deutschen Radfahrerbundes durch die königliche Eisenbahndirektion Halle a. S., in welcher den Radfahrern anheimgegeben wurde, zur Vermeidung des Beklebens der als Gepäck aufgegebenen Räder, sich mit Täschchen, Karten oder Marken auszurüsten, welche mit Riemen oder Schnallen am Rade zu befestigen seien und zur Anbringung der Beklebezettel dienen könnten. Demgegenüber wird uns von der Betriebsverwaltung der Königsberg-Cranzer Eisenbahn mitgetheilt, dass im dortseitigen Bereich ein anderes Verfahren durchgeführt worden sei, welches den berechtigten Wünschen der Radfahrer Rechnung trage und auch für die Verwaltung selbst keinerlei Schwierigkeiten mit sich gebracht habe. Hiernach werden nämlich die Fahrräder, soweit sie mit Nummerschildern versehen sind — und dies ist in Königsberg durchgehends der Fall — im Binnenverkehr bei Aufgabe als Gepäck überhaupt ohne Beklebung befördert und auf dem Gepäckschein nur die Nummern und Stückzahl der Fahrräder in folgender abgekürzter Form eingetragen:

3 Stück F. R. Nr. K. S. 212
„ „ „ „ 304
„ „ „ „ 620

Dieser Eintrag erfolgt unter dem auf dem Gepäckschein-Formular enthaltenen Vordruck: „über . . . Stück auf . . . Fahrkarten“. Die Anzahl der Fahrkarten ist stets einzuschreiben, dagegen der Vordruck für die Stückzahl nur dann auszufüllen, wenn ausser den Fahrrädern noch anderes Gepäck aufgegeben wird. In diesem Falle ist nur die Zahl der aufgegebenen Gepäckstücke ohne Berücksichtigung der Fahrräder einzutragen.

Nach dieser Vorschrift fehlt zwar auf dem aufgegebenen Fahrrade selbst die Angabe der Abgangs- und Endstation. Es haben sich indessen — wie die Verwaltung der Königsberg-Cranzer Eisenbahn mittheilt — hieraus in der abgelaufenen Sommerfahrplanperiode keinerlei Uebelstände ergeben, obgleich während der gedachten Zeit der Verkehr mit Fahrrädern zum Theil ein sehr lebhafter war. Das Verfahren erleichtert vielmehr die Abfertigung ganz ausserordentlich. Beim Ausladen der Räder sind gewöhnlich die Inhaber der Räder zugegen, so dass schon hierdurch eine Versäumniss oder eine Verwechselung zumeist ausgeschlossen ist. Im übrigen entscheiden die Packmeisterpapiere über die Ausladung, die Angabe der Entladestation auf dem Rade selbst erscheint deshalb nicht erforderlich.

Da die Räder ausser der auf dem Schilde angebrachten Nummer auch eine abgekürzte Bezeichnung des Polizeibezirkes zu enthalten pflegen, also der Wohnort oder Landbezirk des Inhabers, so ist auch die Auffindung des Eigenthümers eines überzähligen Rades damit erleichtert. In dem oben angegebenen Eintragsmuster bedeutet K. S. Königsberger Stadtkreis im Gegensatz von K. L. = Königsberger Landkreis.

Bei der grossen Belästigung, die die Abfertigung der Fahrräder manchen Abfertigungsstellen verursacht, dürfte vielleicht die Verallgemeinerung dieses Verfahrens, welches eine erhebliche Vereinfachung mit sich bringt, in Erwägung zu ziehen sein. Voraussetzung ist allerdings, dass die Nummerirung der Fahrräder durch polizeiliche Verfügung durchgeführt ist. Wo dies nicht der Fall ist, würden die Radfahrervereine Veranlassung zu nehmen haben, mit Rücksicht auf die Beförderung ihrer Räder als Gepäck auf den Erlass einer solchen Vorschrift hinzuwirken.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. die am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Limbach-Wüstenbrand (12,21 km) der königlich sächsischen Staatseisenbahnen;
2. die am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre in beschränktem Umfange übergebene Strecke Wama-Russ. Moldawitza-Säge (19,740 km) der k. k. österreichischen Staatsbahnen;
3. die am 17. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Olthid-Vöröstorony-Landesgrenze (15,525 km), im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehend und
4. die am 25. v. Mts. eröffnete Strecke Erdély-Szerdahely-Szelistye (23,565 km), gleichfalls im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Aenderung von Stationsnamen. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. d. Mts. ist die an der Strecke Wien-Krakau zwischen den Stationen Prerau und Leipnik gelegene Halte- und Ladestelle Radwanitz als Station für den Gesammtverkehr eröffnet worden und führt dieselbe fernerhin den Namen Radwanitz-Prossenitz.

Bezeichnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Um Verwechselungen mit Stationen gleichen Namens vorzubeugen ist der an der Strecke Corbetha-Deuben gelegenen Haltestelle Dehlitz die Zusatzbezeichnung („Saale“) gegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4591 vom 30. v. Mts. — das Datum ist in der Reinschrift versehentlich fortgeblieben — an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die dänische und belgische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend den

Antrag auf Ergänzung der Bestimmungen in der *) Anmerkung Abs. 2 zu Ziffer 12 Abs. 1 der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 4603 vom 29. v. Mts. an den bisherigen Herrn Vorsitzenden des Preisausschusses und an die vorsitzenden Verwaltungen der übrigen ständigen Ausschüsse des Vereins, betreffend die ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Die vom Reichseisenbahnamte veranlassten Berathungen von Vertretern der Bundesregierungen über verschiedene zur **Erhöhung der Betriebssicherheit auf den deutschen Eisenbahnen** in Aussicht genommenen Maassregeln haben am 30. November und 1. d. Mts. unter dem Vorsitze des Präsidenten des Reichseisenbahnamtes in Berlin stattgefunden. Die eingehenden Erörterungen, bei denen die allseitige Bereitwilligkeit zu erkennen war, Einrichtungen, die eine Erhöhung der Sicherheit versprechen, ohne Rücksicht auf die finanziellen Opfer zu treffen, haben zur Einigung über eine Reihe von Vorschriften geführt, deren Aufnahme in die über das Eisenbahnwesen erlassenen Ordnungen beim Bundesrathe beantragt werden wird. Seiner Beschlussfassung wird u. a. unterstellt werden: die obligatorische Einführung von Ausfahrtsignalen auf allen mit Kreuzungs- oder Ueberholungsgeleisen versehenen Stationen, die obligatorische Einführung von Vorsignalen zu sämmtlichen Einfahrtsignalen, die Einrichtung der Streckenblockirung auf allen Bahnen mit dichter Zugfolge, eine beträchtliche Herabsetzung der in Personen- und Güterzügen zulässigen grössten Achsenzahlen usw. Die vom Reichseisenbahnamte gleichfalls angeregte Frage einer Verstärkung der Wagenkuppelungen soll durch Förderung der von einigen grösseren Eisenbahnverwaltungen bereits eingeleiteten Versuche einer möglichst baldigen Lösung zugeführt werden.

— Der **Etat der Verwaltung der Reichseisenbahnen** schliesst in der Einnahme mit 75 440 000 ℳ (+ 5 009 000 ℳ) ab. Von dem Mehr entfallen 4 200 000 ℳ auf den Güterverkehr. Die fortdauernden Ausgaben erhöhen sich um 3 000 000 ℳ, sodass das Mehr des Ueberschusses rund 2 000 000 ℳ beträgt. Für Erneuerung der Betriebsmittel sind 1 330 000 ℳ (+ 450 800 ℳ), für Erneuerung und Ergänzung der übrigen Bahnanlagen 975 500 ℳ (+ 70 700 ℳ) ausgeworfen. Im ausserordentlichen Etat sind neue Bahnstrecken vorgesehen von Dornach nach Mülhausen-Nord, von Metz nach Chateau-Salins und von Fentsch nach Deutsch-Oth.

— Ein Erlass des königlich preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten beschäftigt sich mit der **Fürsorge für die Eisenbahnbediensteten in den Ruhepausen**. Es heisst darin:

Wie die Eisenbahnverwaltung fortgesetzt darauf Bedacht nimmt, ihren Beamten und Arbeitern durch Abkürzung der täglichen Dienstdauer und Gewährung angemessener Ruhezeiten die zur Erhaltung der Gesundheit und Leistungsfähigkeit erforderliche Erholung zu ermöglichen, so ist es auch ihr Bestreben, den Bediensteten, welche die Ruhezeit nicht in ihrer Häuslichkeit zubringen können, geeignetes Unterkommen zu verschaffen und ihnen Gelegenheit zur Erwärmung ihrer Mahlzeiten und Herstellung erfrischender Getränke zu geben.

Es darf vorausgesetzt werden, dass dem Zugpersonal auf der Fahrt, da, wo ein Bedürfniss dazu vorliegt, durch entsprechende Ausrüstung der Packwagen überall bereits die Möglichkeit zur Erwärmung der mitgebrachten Speisen und Zubereitung von Kaffee geboten ist. Wichtiger noch als auf der Fahrt ist auf den Arbeitsstellen und Bahnhöfen das Vorhandensein einer solchen Möglichkeit. Dies gilt vor allem in Ansehung der Streckenarbeiter und derjenigen im Fahrdienste und auf den Bahnhöfen beschäftigten Bediensteten, welche nach der Diensteintheilung genöthigt sind, längere Zeit im Bezirk des Bahnhofs oder an der Strecke unbeschäftigt zu verweilen oder während der Ruhepausen ihre Mahlzeiten daselbst einzunehmen.

Derartige Unterbrechungen des Dienstes werden erfahrungsmässig, namentlich von weniger widerstandsfähigen Elementen, mit Vorliebe zum Genuss geistiger Getränke benutzt.

Die Versuchung, während dieser Pausen in die Wirthschaften einzukehren, ist dadurch entgegenzutreten, dass dem Personal an geeigneten Stellen auf der Strecke und im Bahnhofe zweckentsprechende, wohnliche und reinliche Unterkunftsräume geboten werden, die mit, im Winter auch zur Erwärmung dienenden, nöthigenfalls transportablen Kochöfen sowie mit Kochgeschirren ausgerüstet sind. Den Bedürfnissen der Rottenarbeiter wird in vielen Fällen schon durch die Ueberweisung kleiner, beweglicher, zu Kochzwecken eingerichteter Oefen genügt, welche an der jeweiligen Arbeitsstelle zum alsbaldigen Gebrauche bei der Hand sein können. Eine derartige Einrichtung hat sich im Direktionsbezirk Hannover gut bewährt.

Im weiteren ist den Aufenthalts- und Uebernachtungslokalen für das Zugpersonal besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Soweit diese Räume nach Ausrüstung, Einrichtung und Grösse sich nicht in einem berechtigten Anforderungen entsprechenden Zustande befinden, ist auf ihre Verbesserung und nöthigenfalls Erweiterung Bedacht zu nehmen. Soweit irgend thunlich, ist hier dafür Sorge zu tragen, dass dem eintreffenden Personal alsbald heisses Wasser zur Bereitung von Kaffee geboten werden kann oder ihm doch Gelegenheit gegeben wird, ohne besondere Schwierigkeit und Zeitverlust mitgebrachte Mahlzeiten wärmen oder sich warme Speisen bereiten zu können.

Bietet die Verwaltung so ihrem Personal die Möglichkeit, den Versuchungen zum Genuss geistiger Getränke im Dienste bei gutem Willen Widerstand zu leisten, so kann sie mit um so grösserer Strenge nach dieser Richtung Ausschreitungen entgegentreten, welche naturgemäss mit Nachtheilen nicht nur für die Bediensteten selbst, sondern auch für den Dienst verbunden sind.

Zur Verhütung solcher Ausschreitungen dient in erster Reihe eine scharfe Ueberwachung der Bahnhofswirthschaften. Jeder Verstoss ist nicht nur gegen die ungehorsamen Beamten, sondern auch gegen die dem Genuss geistiger Getränke in unerlaubter Weise Vorschub leistenden Bahnhofswirthe zu verfolgen. Insbesondere ist darauf zu achten, dass nicht auf Borg Getränke verabreicht werden.

Einer beständigen Ueberwachung bedürfen ferner die auf den Bahnhöfen befindlichen Uebernachtungslokale und sonstigen für den Aufenthalt während der Dienstpausen bestimmten Räume.

Oeftere unvermuthete Revisionen der Bahnhofswirthschaften und der unter der Aufsicht der Verwaltung stehenden Diensträume werden als besonders wirksam empfohlen.

Auch die in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe gelegenen Wirthschaften bieten dem Personal günstige Gelegenheit zur Verschaffung geistiger Getränke. Manche solcher Schänken, namentlich bei grossen und von der Stadt entlegenen Bahnhöfen, sind auf den Absatz an das Bahnpersonal wesentlich mit berechnet. Grade bei solchen Wirthschaften ist aus begreiflichen Gründen die Verführung gross, sie wird nicht selten dadurch noch verstärkt, dass der Verkauf von Spirituosen auf Kredit erfolgt. In geeigneten Fällen sind solche Wirthschaften, welche gegen die Bestimmungen in den §§ 33, 53 der Gewerbeordnung verstossen, wegen Missbrauchs der Konzession behufs Einleitung des Konzessionsentziehungsverfahrens bei der zuständigen Polizeibehörde zur Anzeige zu bringen.

— Ein Erlass des königlich preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ordnet an, dass — nachdem die Verwendung eines **Gemisches von Fettgas und Acetylengas** im Verhältniss bis 1 : 1 zur Beleuchtung der Personenwagen als durchaus zuverlässig und keine grösseren Gefahren, als die Verwendung reinen Fettgases bietend, erkannt worden sei — diese Beleuchtungsart für die preussischen Staatsbahnen demnächst allgemein zur Einführung gebracht werde.

Das bisher verwendete Gemisch besteht als 3 Theilen Fettgas und 1 Theil Acetylengas, und wird dadurch bei gleichem Verbrauch die Helligkeit etwa verdreifacht; bei einem Verbrauch von 27 l in der Stunde beträgt die Helligkeit der Flamme mehr als 16 Hefnerkerzen. Da hierdurch eine sehr auskömmliche Verbesserung der Beleuchtung herbeigeführt wird, so soll das angegebene Mischungsverhältniss bis auf weitere Anordnung allgemein zu Grunde gelegt werden, um so mehr als bei einer stärkeren Beimischung von Acetylengas die Verstärkung der Helligkeit in geringerem Verhältniss zunimmt.

Die Verwendung des Mischgases bietet — wie der Erlass betont — den grossen Vortheil, dass weder in der Betriebsweise eine Aenderung eintritt, noch auch an den Fahrzeugen Aenderungen der Beleuchtungseinrichtungen vorzunehmen sind. Nur ist es nothwendig, die etwa noch vorhandenen Reflektoren älterer Art gegen solche mit runden Oeffnungen auszuwechseln. Der Uebergang zu dieser Beleuchtungsart hat daher keine Schwierigkeit und kann sofort erfolgen, sobald die Gasanstalten in Betrieb kommen.

— Am 2. d. Mts. fand in Berlin eine Besprechung zwischen den Vertretern mehrerer preussischen Eisenbahndirektionen einer- und der bedeutendsten deutschen Schiffswerften sowie der grossen, Schiffsbaumaterial erzeugenden Stahlwerke anderer-

seits statt. Es handelte sich um eine erneute Erörterung des von dem Verein deutscher Eisen- und Stahlindustrieller bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten gestellten Antrages, eine **Ermässigung für den Transport von Schiffsbaumateriel** zu gewähren. Dieser Antrag war seiner Zeit mit Rücksicht auf den Umstand gestellt worden, dass die deutschen Walzwerke von den englischen Lieferanten von Schiffsbaumaterialien wesentlich unterboten werden und dass es des Zusammenwirkens der Werften, der Walzwerke und der Staatseisenbahnen bedürfe, um den Preisunterschied so auszugleichen, dass den Werften die Verwendung deutschen Materials ermöglicht werde. In der gedachten Besprechung handelte es sich hauptsächlich darum, zu erörtern, ob und welche Garantien oder wenigstens Anhaltspunkte gegeben werden können, dass den deutschen Walzwerken nennenswerthe Lieferungen von Schiffsbaueisen zu theil werden, ferner, ob es den Walzwerken gelingen werde, durch die schon früher in Aussicht genommene Vereinigung die Aufträge der Werften schneller und sicherer, als es früher der Fall war, auszuführen. In beiden Beziehungen sollen nun die Verhandlungen ein befriedigendes Resultat ergeben haben. Zunächst wurde festgestellt, dass sich ein Verband deutscher Grobblech-Walzwerke bereits seit dem Juni d. J. gebildet und seine Thätigkeit so erfolgreich aufgenommen habe, dass es ihm gelungen ist, wenn auch unter erheblichen Opfern, sehr bedeutende Quantitäten Schiffsbleche, direkt gegen die englische Konkurrenz, mit den deutschen Werften abzuschliessen. Ferner ist zwischen mehreren bedeutenderen Walzwerken ein Uebereinkommen in Bezug auf die Lieferung von Schiffsformstahl zustande gekommen, durch welches auch in dieser Beziehung den Werften volle Garantien geboten worden sind. Von den Werften andererseits wurde anerkannt, dass infolge der von den Werken getroffenen Vereinbarungen die Lieferungen von Schiffsbaumaterialien deutscher Werke so prompt und glatt erfolgen, wie es nur irgend gewünscht werden könne, dass sie daher in der Lage seien, einen Theil der Preisdifferenz gegen die englische Preisstellung zu übernehmen, und dass sie überhaupt von der Ueberzeugung geleitet werden, dass durch die fast ausschliessliche Verwendung deutschen Materials der deutsche Schiffsbau erst die genügende feste Grundlage erlangen könne. Von beiden Seiten aber wurde auch ausgesprochen, dass, um zu diesem Ziele zu gelangen, der dritte Faktor in der Ermässigung der Frachten erforderlich sei. Somit sind diejenigen Fragen, deren befriedigende Beantwortung von der königlichen Eisenbahnverwaltung als Voraussetzung einer etwaigen Frachtermässigung bezeichnet worden war, in einem dem Antrage günstigen Sinne erledigt worden.

— Am 1. Dezember trat in München im Gebäude der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen die **hundertste süddeutsche Eisenbahnkonferenz** zusammen, welche vom Generaldirektor von Ebermayer mit einer Begrüssungsansprache eröffnet wurde. Den Vorsitz bei den Verhandlungen führte Regierungsdirektor Hauck.

— Von der durch ein Unternehmerkonsortium in Bau genommenen schmalspurigen **Albthalbahn** (Karlsruhe-Ettlingen-Herrenalb und Ettlingen-Pforzheim) ist am 1. d. Mts. die 7,8 km lange Theilstrecke Karlsruhe-Ettlingen mit den Stationen Karlsruhe Messplatz, Klein-Rüppurr, Rüppurr, Ettlingen Exerzierplatz, Ettlingen Erbprinz und Ettlingen Holzhof für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet worden. Gleichzeitig ist die z. Zt. im Betriebe der grossherzoglich badischen Staatseisenbahn-Verwaltung befindliche normalspurige Ettlinger Seitenbahn (Ettlingen Staatsbahnhof-Ettlingen Holzhof) in den Betrieb der Privatbahn- (Albthalbahn-) Verwaltung übergegangen. Die Eröffnung des Güterverkehrs auf beiden Strecken bleibt vorbehalten.

— Der Bau der **Nebenbahn Liegnitz-Rawitsch-Kobylin** naht sich nunmehr auch für die im Regierungsbezirk Liegnitz belegenen Strecken seinem Ende, sodass zu erwarten steht, dass der Betrieb auf derselben noch in diesem Jahre wird eröffnet werden können.

— Ein dem mecklenburgischen Landtage zugegangenes Reskript führt in Bezug auf den geplanten **Bahnbau Crivitz-Friedrichsruh-Parchim** folgendes aus: Die Bahn vermittele den Verkehr der industriereichen Stadt Parchim und ihres Hinterlandes mit den nördlichen Linien der Landeseisenbahnen und dem Ostseehafen Wismar und verschaffe dem zwischen Parchim und Crivitz belegenen Landstrich die Vortheile des Bahnverkehrs. Das Interesse des Landstrichs sei erwiesen durch die kostenlose Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens und rohen Baumaterials. Der Betrieb auf der Linie Parchim-Crivitz, welche eine Fortsetzung der Linie Schwerin-Crivitz bilde, sei leicht und billig zu führen. Die Baukosten sind, bei einer Länge der Bahn von 21,2 km, berechnet auf 1 420 000 ℳ. Nach der Ertragsberechnung werde sich dieses Kapital mit 1,7 % verzinsen; doch beziehe sich diese Verzinsung nur auf die Neubaustrecke, während auch der Verkehr auf den benachbarten Strecken der Landeseisenbahn zunehmen werde. Es wird proponirt, eine Landeshilfe von 20 000 ℳ für das Kilometer, mithin 424 000 ℳ als Landeshilfe aus der Rezepturkasse zu zahlen, wogegen die übrigen 996 000 ℳ durch Landesschuldverschreibungen zu decken und aus der Eisenbahn Hauptkasse zu verzinsen sind. Der Antrag wurde einer Kommission überwiesen.

— Der „Norddeutschen Allgem. Zeitung“ wird aus dem nördlichen Schleswig geschrieben: **Das Bahnprojekt, das die Nord- und Ostsee verbinden soll** und einen brauchbaren Hafen an der Westseite unseres Landes zu schaffen, wird fortgesetzt näher erörtert. Im Kreise Hadersleben will man anscheinend auf einen früheren Plan zurückgehen, der schon 1889 in einer Denkschrift dem Minister vorgelegt wurde. Damals hiess es, die Regierung beabsichtige die Anlage eines Hafens bei Emmerleff. Die Beschaffenheit des Strandes liess aber zweifelhaft erscheinen, ob dort trotz ungeheurer Kosten für Bau und Unterhaltung der Anlage je ein Hafen geschaffen werden könnte, der den Zwecken der Hochseefischerei, wie der Ein- und Ausfuhr dauernd genügen würde. Das mehrere Kilometer weit sich erstreckende Watt und die dann noch gleichfalls Kilometer weite Untiefe würde eine Steinmole bis ans Hoyer Tief bedingen, an deren Westende erst der geplante Hafen möglich wäre. Vom Hafen müsste eine 5 bis 6 km lange Bahn nach dem Festlande führen. Der Hafen würde ungeschützt den Nordweststürmen ausgesetzt sein. Die Ansegelung des im Watteumoor belegenen Hafens würde schwierig und nur kleineren und mittleren Schiffen möglich sein. Die Eisverhältnisse würden im Winter oftmals den Hafen unerreichbar machen. Das Projekt bei Emmerleff scheint daher aufgegeben zu sein. In neuerer Zeit wurde die Anlage des Hafens bei Ballum, ein paar Meilen nördlicher angeregt. Man wollte Ballum durch eine Querbahn mit Apenrade, einem der besten Ostseehäfen, verbinden. Doch auch dieser Plan scheint, soweit es sich um den Hafen bei Ballum handelt, unausführbar. Der Strand bei Ballum leidet an denselben Mängeln, wie der bei Emmerleff, nur reichen die Watten nicht so weit hinaus, aber bis fast unter Röm ist das Wasser nur 1 m tief. Diese Umstände liessen das alte Baudissin'sche Projekt wieder aufleben, den Hafen an der Südspitze von Röm anzulegen, die Insel durch einen Damm mit dem Festlande zu verbinden und eine Bahn direkt vom westlichen Seehafen nach der Ostseeküste zu führen. Die Mängel der übrigen Projekte fallen hier fort. Die Rhede ist gegen alle Winde geschützt, die Einsegelung durch die Lister- und Römertiefe die beste an der Westküste, das Fahrwasser bis dicht an den Hafenort Havneby, 16 m tief, also für die grössten Schiffe genügend. Vor Versandung, wie vor dem Zufrieren schützt der reissende Ebbe- und Fluthstrom. Es würde dort leicht Raum sein für ein paar Hundert grössere Fahrzeuge für die Hochseefischerei, 10—15 Dampfer, die zwischen den Fischern, wenn sie monatelang auf der hohen See liegen, und dem Festlande die Verbindung vermitteln, endlich würden Handelsfahrzeuge, wie solche der Marine Platz finden. Der Damm soll ev. von Bolilmark ziemlich im Norden der Insel nach dem Strande bei Astrup hinüberführen, wo ein natürlicher Damm von Schlick und Sand schon so hoch liegt, dass man bei Ebbe trockenen Fusses vom Festland zur Insel gelangen kann. Einer etwaigen Verminderung des Ebbestromes bei Havneby durch Abschluss des schmalen Nordstromes, Römer Ley, wäre entweder eine Brücke in der Mitte des Dammes oder durch Spülbassins, die zur Zeit der Fluth die Wassermassen aufnehmen und zur Ebbezeit den Strom verstärken, abzuhelfen. Ob es dann jedoch praktisch wäre die Bahnanlage, wie man sie im Kreise Hadersleben befürwortet, über Toftlund nach Woyens zu führen, von da mit Benutzung der bestehenden Zweigbahn nach Hadersleben, und endlich von dort nach Aarösund, das dürfte wohl noch zu erwägen sein, nachdem die Westbahn von Scherrebek nach Bredebro und von da die Zweigbahn nach Lügumkloster benutzt werden können. Die Bahnanlage von Scherrebek bis Aarösund, mit Abrechnung der Strecke Woyens-Hadersleben beträgt etwa 60 km, während bei einer Verbindung von Scherrebek über Lügumkloster-Rothenkrug mit Apenrade nur eine Bahnstrecke von etwa 25 km zu bauen wäre. Dazu käme die ungleich schwierige Terraingestaltung auf der Linie Scherrebek-Aarösund, auf der fast ununterbrochen Hügelland zu passiren wäre, während von Lügumkloster nach Rothenkrug Flachland in Betracht kommt. Endlich aber ist der Hafen bei Apenrade ein unvergleichlich besserer als der kleine Bootshafen von Aarösund, der nur Schiffe mit 2 m Tiefgang aufnehmen kann, also jedenfalls auch mit nicht unbedeutenden Kosten erweitert werden müsste. Die Rücksicht auf diese Verhältnisse, die für die Verbindung des Westseehafens mit Apenrade sprechen, haben es

denn auch dahin gebracht, dass man auf Röm und in Scherrebek für dieses Projekt eintritt. Wie wir hören, ist in diesen Tagen ein höherer Marinebeamter in Scherrebek gewesen, um zunächst dort und auf Röm sich über die Sache zu orientiren. Die Anlage eines Torpedohafens bei Havneby soll seitens der Marineverwaltung schon längere Zeit in Erwägung gezogen sein.

— Die „Altonaer Nachrichten" sind in der Lage, ein aus Essen an die königliche Eisenbahndirektion zu Altona gerichtetes Schreiben seinem Inhalte nach mitzutheilen. In diesem Schreiben heisst es: Von einzelnen Eisenbahndirektionen ist wiederholt über die Auffindung von **Dynamitpatronen zwischen den Kohlen** Mittheilung mit dem Ersuchen zugegangen, geeignete Schritte zur Bestrafung der Schuldigen zu unternehmen. Die in dieser Hinsicht im rheinisch-westfälischen Kohlensyndikate gepflogenen Verhandlungen sind jedoch ergebnisslos verlaufen, da diejenigen Angaben fehlten, die zur Ermittelung der Thäter unumgänglich nothwendig sind. Nach einer neuerlichen Mittheilung des königlichen Oberbergamtes in Dortmund kann die Ermittelung des Schuldigen nur dann mit Erfolg angestellt werden, wenn in jedem Einzelfalle die aufgefundene Patrone alsbald eingesandt und der Name der Lieferzeche, die Wagennummer und der Verladungstag angegeben wird. Die königliche Eisenbahndirektion in Altona ist hiervon in Kenntniss gesetzt mit dem Ersuchen, hinfort nur dann Mittheilung von dem Auffinden von Sprengpatronen unter Einsendung letzterer zu machen, wenn obige Angaben gleichzeitig mitgetheilt werden können. Dies wird im allgemeinen nur geschehen können, wenn die Patronen beim Entladen der Wagen gefunden werden, wogegen bei Auffindung in den Lagern die Nachforschungen im allgemeinen aussichtslos sein werden. Vor der Versendung der aufgefundenen Sprengpatronen ist zunächst das etwa noch daran befindliche Zündhütchen und die Zündschnur zu entfernen. Dies geschieht nach Angabe des Oberbergamtes in der Weise, dass die Befestigung gelöst und das Zündhütchen alsdann langsam und vorsichtig herausgezogen wird. Mit Rücksicht auf die Gefährlichkeit dieser Verrichtung wird sie zweckmässig durch einen Sachverständigen ausgeführt. Die Dynamitpatrone selbst ist in gefrorenem Zustande gegen Schlag und Stoss besonders empfindlich, weshalb die Behandlung der aufgefundenen scharfen Sprengpatronen im Winter, namentlich bei starker Kälte, besondere Vorsicht erfordert.

— Der **Gesammtverkehr des Frankfurter Hafens** ist für 1896 auf die bis dahin noch nicht erreichte Höhe von 20 483 000 Centner gestiegen. Seit Fertigstellung des Mainkanals und der neuen Hafenanlagen sind 10 Jahre verflossen, in denen sich die Verkehrsergebnisse wie folgt gestalteten:

Jahr	Verkehr	Jahr	Verkehr
1887 . .	7 198 000 Ctr.	1892 . .	14 182 000 Ctr.
1888 . .	10 335 000 „	1893 . .	14 372 000 „
1889 . .	11 552 000 „	1894 . .	16 815 000 „
1890 . .	14 062 000 „	1895 . .	14 680 000 „
1891 . .	11 543 000 „	1896 . .	20 483 000 „

Die zu Berg angekommenen Güter vermehrten sich gegen das Vorjahr um 4 492 000 Ctr.; an der Mehrzufuhr ist Getreide mit 976 000 Ctr., Mehl mit 82 000 Ctr., Petroleum mit 54 000 Ctr., Roheisen und Kupfer mit 210 000 Ctr. betheiligt. Die Zufuhr rheinischer Ziegelsteine nahm um 257 000 Ctr. ab. Die zu Thal abgegangenen Güter weisen 861 000 Ctr. Zunahme auf und zwar Brucheisen 92 000 Ctr., Cement 60 000 Ctr., Eisenerz 160 000 Ctr., Grubenholz 400 000 Ctr., Kalksteine 60 000 Ctr. Die Verschiffungen nach dem Obermain stiegen um 73 000 Ctr., dabei 65 000 Ctr. Getreide. Vom Obermain wurden zu Thal 380 000 Centner mehr eingebracht: 434 000 Ctr. Mauer- und profilirte Steine, 99 000 Ctr. Brennholz. Bretter büssten 80 000 Ctr., Hafer 23 000 Ctr. ein.

Deutsche Kolonien.

— Im Reichshaushaltsetat ist betreffs des **südwestafrikanischen Eisenbahnbaues** sowie des **Hafenbaues in Swakopmund** folgendes bemerkt:

In Südwestafrika ist zur Abhilfe der durch den Ausbruch der Rinderpest im Schutzgebiete geschaffenen Nothlage eine Eisenbahn und längs derselben eine Telegraphenleitung von Swakopmund aus nach dem Innern in einer Länge von etwa 80 km bereits in Angriff genommen worden. Für das Rechnungsjahr 1898 ist die Fortsetzung der Bahn und des Telegraphen bis Otyimbingwe — etwa 165 km von der Küste — in Aussicht genommen und sind die Kosten hierfür auf 1 000 000 *M.* veranschlagt worden. In Swakopmund ist bei den jetzigen Landungsverhältnissen die Landung von Gütern häufig mit grossem Verlust an Waaren und wiederholt auch an Menschenleben verbunden gewesen. Die Verbesserung dieser Verhältnisse ist zu einem dringenden Bedürfnisse geworden, und es sind generelle Projekte für die Herstellung einer gesicherten Landungsstelle ausgearbeitet. Für die spezielle Ausarbeitung der Pläne und den Beginn des Baues ist ein Betrag von 250 000 *M.* eingestellt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Wechsel im österreichischen Ministerium.** Mit kaiserl. Handschreiben vom 28. v. Mts. wurde die Demission des Gesammtministeriums vom Kaiser angenommen und der bisherige Unterrichtsminister Freiherr von Gautsch zum Ministerpräsidenten ernannt. Zum Finanzminister wurde an Stelle des abtretenden Dr. v. Bilinski der Senatspräsident am Verwaltungsgerichtshofe Dr. v. Böhm, zum Eisenbahnminister an Stelle des FML. Ritter v. Guttenberg der Sektionschef im Eisenbahnministerium Dr. Heinrich Ritter v. Wittek ernannt. Dr. v. Bilinski, welcher vor der Ernennung zum Finanzminister mehrere Jahre als Präsident der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen thätig und selbstredend auch als Finanzminister bei Entscheidung aller wichtigeren Eisenbahnfragen mitzuwirken berufen war, sowie auch Ritter v. Guttenberg, der erste Eisenbahnminister Oesterreichs, haben es verstanden in ihren hervorragenden Stellungen sich die weitgehendsten Sympathien zu erwerben, und es wird ihr Abgang allgemein aufrichtig bedauert.

Was die Thätigkeit v. Guttenberg's auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens betrifft, so begann dieselbe keineswegs mit seiner am 17. Januar 1896 erfolgten Ernennung zum Eisenbahnminister; hatte er doch schon vorher nahezu 10 Jahre als Vorstand des Eisenbahnbüreaus des Generalstabes gewirkt, und sich in dieser Stellung um die Ausrüstung und den Ausbau der Eisenbahnen zum Zwecke der Erhöhung ihrer militärischen Leistungsfähigkeit die grössten Verdienste erworben. Er gehörte ferner als Mitglied dem Staatseisenbahnrathe an und zählte zu jenen 5 Mitgliedern des ständigen Beirathes, welche aus der Mitte des Staatseisenbahnrathes gewählt und berufen waren, den Präsidenten der Staatseisenbahn-Verwaltung in der laufenden Geschäftsführung zu unterstützen. Bei der Ausgestaltung der Eisenbahnabtheilung des Handelsministeriums zu einer besonderen Centralstelle, fiel Guttenberg als erstem Eisenbahnminister die grosse und schwierige Aufgabe zu, die neue Organisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung und Eisenbahnaufsicht in einer den Bedürfnissen entsprechenden Weise festzustellen sowie den neu geschaffenen Organismuss unter richtiger Verwerthung der vorhandenen Kräfte und ohne Störung der Kontinuität zur Bethätigung zu bringen. Strengste Unparteilichkeit gegenüber dem Personale und grösste Fürsorge für dasselbe kennzeichnen seine amtliche Thätigkeit. Es sei hier nur erwähnt, dass Ritter v. Guttenberg mit aller Energie die Einführung der Sonntagsruhe im Güterverkehr bei Staats- und Privatbahnen betrieben sowie eine Reihe weiterer Maassregeln vorbereitet hatte, um das Betriebspersonal der Eisenbahnen zu entlasten und damit die Betriebssicherheit zu erhöhen. Auch hatte Guttenberg die Einführung einer obligatorischen Invaliditäts-, Alters-, Wittwen-, und Waisenversorgung der Privateisenbahn-Bediensteten in die Wege geleitet. Seinem Nachfolger bleibt es vorbehalten, diese sozialen Reformen durchzuführen, welche Guttenberg mit Rücksicht auf die kurze Dauer seiner Thätigkeit als Eisenbahnminister nicht zu verwirklichen vermochte.

— Im Budgetausschusse der österreichischen Delegationen empfahlen mehrere Delegirten neuerlich dringendst die **Förderung der Bahnverbindung zwischen Dalmatien und Bosnien (Spalato-Arzano).** Reichsfinanzminister von Kallay erwiderte auf die in dieser Richtung an ihn gestellten Anfragen, dass er eine bestimmte Zusicherung wegen Verwirklichung dieses Bahnprojektes nicht zu geben vermöge und verwies darauf, dass die bosnische Verwaltung in Eisenbahnfragen selbständig nicht vorgehen könne, sondern an beide Regierungen der Monarchie gebunden sei. Der Minister betonte, dass die Erbauung einer Bahnverbindung nach Spalato einen langjährigen Wunsch der bosnischen Verwaltung bedeute und von ihr mit allen Mitteln angestrebt worden sei. Was die vorgebrachten Wünsche in betreff der Trasseführung der Bahn nach Ragusa betrifft, so machte der Minister darauf aufmerksam, dass diese Trasse sich zum Theil auf dalmatinischem, somit österreichischem Gebiete befinde und dass die bosnische Verwaltung daher keineswegs kompetent sei, auf diese Frage einen bestimmenden Einfluss zu nehmen.

— Am 29. November d. J. ist die 43,34 km lange Staatsbahnlinie **Chodorów-Podwysokie** mit den Verkehrsstellen Psary, Dehowa, Potok, Rohatyn, Pukow und Zolczów in feierlicher Weise für den Gesammtverkehr **eröffnet** worden. Die neue Strecke verbindet die beiden Staatsbahnlinien Lemberg-

Itzkany und Halicz-Ostrów-Berezowica (Tarnopol) und ist der Staatsbahndirektion Stanislau unterstellt.

— Die Verhandlungen, welche die **Graz-Köflacher Eisenbahn-** und Bergbaugesellschaft wegen des Ankaufes der Zangthaler Kohlenwerke geführt hat, wurden in den letzten Tagen definitiv abgeschlossen, so dass der Kaufvertrag unterzeichnet werden konnte. Der Kaufpreis beträgt 500 000 fl. Der Besitz ging mit dem 1. d. Mts. an die Graz-Köflacher Gesellschaft über. Diese hat die Absicht, den Betrieb in ihrem Voitsberger Werke, welcher infolge der Schachtförderung sich etwas kostspieliger gestaltet, einzuschränken und dafür den Betrieb in dem neuen Werke zu Tregist, welcher auf dem Stollenbau beruht, wesentlich zu erweitern. Bisher wurden in den Zangthaler Kohlengruben etwa 300 000 Metercentner jährlich gefördert, während die Graz-Köflacher Bahn die Absicht hat, den Abbau auf 1 200 000 Metercentner zu heben.

— Die für die Jahre 1868 bis einschliesslich 1892 zur Veröffentlichung gelangten **„Statistischen Nachrichten über die Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie"** (zuletzt bearbeitet vom statistischen Departement des österreichischen Eisenbahnministeriums und vom ungarischen statistischen Landesbüreau in Budapest) sollen demnächst für das Jahr 1893 erscheinen. Weiterhin wird keine gemeinsame Statistik der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen mehr herausgegeben werden, und ist von österreichischer Seite beabsichtigt, als Ersatz für die gemeinsame Statistik die schon seit Jahren erscheinenden Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik, in denen auch die Ergebnisse der österreichischen Strecken der gemeinsamen Eisenbahnen Berücksichtigung finden, entsprechend auszugestalten und ausserdem über gewisse Abschnitte der Eisenbahnstatistik in angemessenen Zwischenräumen besondere Nachweisungen zu veröffentlichen. Die erwähnten Hauptergebnisse für das Jahr 1896, bearbeitet im statistischen Departement des Eisenbahnministeriums, sind in den letzten Tagen erschienen.

— **Getreideverkehr.** Während die österreichisch-ungarische Monarchie in guten Erntejahren in der Lage ist, einen Ueberschuss an Brotfrucht auszuführen, entwickelt sich in diesem Jahre infolge der Missernte eine äusserst schwungvolle Getreideeinfuhr. Aus dem letzten Handelsausweise ging bereits hervor, dass im laufenden Jahre um rund 12 000 000 fl. Getreide mehr eingeführt worden ist als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Seither haben sich die ausländischen Zufuhren noch bedeutend vergrössert. Die Deckung des Bedarfs besorgt grösstentheils Russland. Der russisch-galizische Grenzverkehr war noch nie so lebhaft, wie in diesem Jahre. Leider ist er einigermaassen dadurch ins Stocken gerathen, dass die österreichischen Staatsbahnen in der letzten Zeit die Stationen Podwoloczyska und Nowosielica nicht immer ausreichend mit Wagen zur Uebernahme der russischen Transporte versehen konnten. Indessen ist zu hoffen, dass infolge der zur Abwehr des Wagenmangels getroffenen Maassnahmen baldigst eine Besserung der Verhältnisse in den erwähnten beiden Grenzstationen eintreten werde. Auch die Getreideeinfuhr aus Rumänien nach Oesterreich beginnt grösseren Umfang anzunehmen und sollen noch hunderte von Wagenladungen zur Abbeförderung bereit stehen.

— Die neuen von der Postverwaltung hergestellten **Bahnpostwagen** werden zumeist für **elektrische Beleuchtung** eingerichtet, und verkehren solche Wagen beispielsweise auf den Linien der österreichischen Südbahn sowie auf jenen der Staatseisenbahngesellschaft. Die Beleuchtung erfolgt vermittelst Akkumulatoren System Böse. Die Akkumulatoren werden in einer zu diesem Zwecke errichteten Hütte geladen und dann in die Bahnpostwagen gebracht. Die elektrische Beleuchtung der Bahnpostwagen hat sich bei der bisherigen Verwendung derselben gut bewährt. Auch dann, wenn nur eine einzelne Flamme brennt und die übrigen abgedreht werden, ist der Wagen noch in allen Theilen hell, und wenn alle Flammen brennen, so intensiv beleuchtet, dass jetzt die Arbeiten der Postbeamten bei Nacht sehr erleichtert sind.

— Der jüngst erledigte Straffall, bei welchem der wegen eines Unfalles angeklagte Lokomotivführer freigesprochen wurde, weil das Gericht annahm, dass er 17 Stunden im Dienst und ebenso lange ohne Nahrung, daher übermüdet war (vergl. Nr. 92 d. Ztg.), hat in Eisenbahnkreisen tiefen Eindruck gemacht. Ein ähnliches Erkenntniss wurde auch schon im Sommer dieses Jahres gefällt gegenüber einem Streckenwächter, durch dessen Verschulden die Insassen eines Fuhrwerkes beim Uebersetzen des Geleises ums Leben kamen. Die Vertheilung von Arbeit und Ruhe wurde bei ihm von den Gerichtsärzten als ungenügend bezeichnet, das Strafverfahren wurde eingestellt.

Angesichts dieser Erscheinungen, welche in den Tagesblättern eingehend besprochen werden, fordert die Oeffentlichkeit die baldigste Austragung der Verhandlungen wegen angemessener Festsetzung der zulässigen **Tagesdienstdauer des Eisenbahn-Betriebspersonals.** Das Ausland hat darin den Weg bereits vor längerer Zeit gewiesen. In Frankreich hat der Handelsminister den Zwölfstundentag für das Eisenbahnpersonal schon vor 6 Jahren verfügt und auch in Nordamerika und England bestehen darüber zweckmässige Vorschriften. Auf den preussischen Staatsbahnen wurden schon im Jahre 1892 einheitliche Bestimmungen über die zulässigen Grenzen der täglichen Dienstdauer des Zugpersonales getroffen, und in der allerletzten Zeit wurden noch viel tiefergehende Maassnahmen nicht nur für Preussen, sondern auch für die süddeutschen Verwaltungen getroffen.

Die österreichischen Eisenbahnverwaltungen — und vor allem die Staatsbahnen — haben sich um die Förderung der Wohlfahrtseinrichtungen für die Bediensteten jederzeit eifrig und mit reichem Verständnisse bemüht, für Wohnhäuser, für Krankenpflege und Altersversorgung des Personals, für die Stabilisirung der Eisenbahnarbeiter werden alljährlich steigende Beträge aufgewendet. Die Neuregelung der täglichen Dienstdauer wird die Betriebskosten des staatlichen und privaten Bahnnetzes neuerlich nicht unerheblich steigern. Aber diese unausweichliche finanzielle Begleiterscheinung kann und darf nicht davon abhalten, im Interesse der Sicherheit des Lebens der Reisenden und des Bahnpersonals die Arbeitszeit des Letzteren entsprechend abzukürzen. Vielleicht wird das aus zwingenden Budget- und Betriebsrücksichten nicht mit einem Schlage möglich sein, vielleicht wird man auch darin schrittweise vorgehen müssen: dass aber der Weg betreten werden muss, das scheint kaum mehr zweifelhaft.

— Die **Transporteinnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen und der wichtigsten ungarischen Privatbahnen** stellten sich in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Oktober d. J. wie folgt:

	Einnahmen im Oktober		Einnahmen vom 1. Januar bis 31. Oktober	
	1897	1896	1897	1896
	Gulden		Gulden	
ungarische Staatseisenb.	8 484 200	9 480 393	73 800 000	76 535 320
Fünfkirchen-Barcser E.	40 000	44 126	383 300	377 419
Kaschau-Oderberger E. (ungarische Linie) . .	464 561	441 216	4 252 650	3 888 136
Südbahn (ungar. Linie) .	781 089	796 764	6 536 385	6 445 527
Mohacs-Fünfkirchner E.	47 669	56 614	507 102	519 344
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn . . .	100 091	107 697	723 307	710 663

Belgien.

— In dem der belgischen Kammer überreichten Budget der Eisenbahnverwaltung für 1898 bemerkt der Minister, dass das Gesetz über die **Verstaatlichung des Grand Central Belge und der Lüttich-Limburger Eisenbahn** noch nicht veröffentlicht werden konnte, aber die Regierung denke, dass deren Uebernahme am 1. Januar 1898 eine vollendete Thatsache sein werde. Die Einnahmen der Staatsbahnen — die verstaatlichten Eisenbahnen mit eingeschlossen — sind für 1898 auf 179 500 000 Frcs geschätzt.

Vereins-Ausland.

— **Tramwaywagen mit Gasbetrieb** nach System Lührig, erbaut von der Gas-Traction-Company in London, werden gegenwärtig **in Paris** von der Compagnie générale des omnibus auf der Linie von Villette zur Place de la Nation versuchsweise in Verkehr gesetzt. Die mit Imperiale versehenen Versuchswagen bieten bei einem Leergewicht von 7 t und einem Dienstgewicht von etwa 10 t Raum für 42 Personen. Vor der Abfahrt werden die drei auf dem Wagen befindlichen Gasreservoirs von 1,25 cbm Gesammtinhalt mit Gas von 10 Atm. Druck gefüllt. Der Antrieb erfolgt durch einen 15pferdigen Motor. Die maximale Geschwindigkeit entspricht 960 Umdrehungen und gestattet dem Wagen, horizontale Strecken mit 16 km in der Stunde zu durchlaufen. Auf Strecken mit Steigungen von 30 ‰ und mit Krümmungen von 20 bis 30 m Halbmesser kann der Wagen mit einer Geschwindigkeit von 8 km verkehren. Die

zwischen Paris und St. Denis unternommenen Versuche haben einen Gasverbrauch von 500 l für 1 km ergeben. Derselbe steigert sich auf 660 l, wenn man die mit Gasverlust verbundenen Aufenthalte in den Endstationen berücksichtigt und auf 800 l, wenn die Schienen mit Schmutz oder Erde bedeckt sind, also ein grösserer Widerstand zu überwinden ist. („Schweizerische Bauzeitung".)

— Nach einer Petersburger Meldung ist vor einigen Tagen der erste Zug auf der neuen **Linie Wologda-Archangel** in Archangel eingetroffen. Sobald die Bahnhofsgebäude fertiggestellt sein werden, wird die der Moskau-Jaroslaw-Archangel-Eisenbahngesellschaft gehörige Strecke dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

— Der Verkehr nach den russischen Ostseehäfen wird von der russischen Regierung mit allen Mitteln gefördert. Nachdem am 11./23. v. Mts. die von der Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahngesellschaft neu erbaute Strecke Bologoje-Pskow dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben worden ist, wird jetzt der **Bau einer Eisenbahnlinie von Wilna nach Riga** über Wilkomir, Ponewesh und Bauske geplant; ferner ist die bedeutungsvolle Eisenbahnlinie von Damkow nach Smolensk seitens der Rjäsan - Kozlow - Uralsk - Eisenbahngesellschaft projektirt. Nach Fertigstellung dieser Bahn würde der Weg nach Riga und Libau um 93 Werst verkürzt und zugleich eine Entlastung der dieser Erleichterung seit langem dringend bedürftigen Strecke Griasi-Smolensk erreicht werden. Die neue Bahn wird eine Länge von etwa 500 Werst haben und für den vollständigen oder theilweisen Binnenverkehr von 19 Kreisen von direkter Bedeutung sein.

— Das russische Ministerium der Verkehrsanstalten hat jüngst dafür gesorgt, dass den Verfrachtern von Eilgütern, die mit Personenzügen befördert werden, die Möglichkeit geboten wird, im Falle einer Mehreinhebung von Frachtgebühren **Reklamationen** einzubringen, auf Grund einer diesfalls eigens angestellten Empfangsbestätigung über den bezahlten Betrag. Bis jetzt war dies nicht möglich, da zu Reklamationen Frachtdokumente erforderlich sind, aber für solche Eilgüter lediglich Aufgaberezepisse ausgestellt werden, die bei Empfang des Gutes abgegeben wurden. Das Eisenbahndepartement beabsichtigt übrigens, für derartige Eilgutsendungen eine eigene Art von Frachtbriefen einzuführen.

— Ueber den Stand der **Eisenbahnbauten in China** schreibt die „Deutsche Bauzeitung": An fertigen Eisenbahnen bestehen gegenwärtig in China 1. die Linie Tientsin-Tongku-Shanhaikuan 270 km, 2. die Ta-yeh-Eisenbahn 28 km, 3. die Tientsin-Peking-Eisenbahn 120 km, zusammen 418 km.

Alle diese Bahnen sind normalspurig gebaut. Die Züge fahren vorläufig nur mit Geschwindigkeiten von 30—50 km in der Stunde, der Verkehr ist jedoch sehr gut und die Bahnen verzinsen sich mit etwa 5 pCt.; bei etwas wirthschaftlicherer Verwaltung werden sie noch bedeutend höhere Erträge liefern. Die genannten Bahnen sind von der chinesischen Regierung mit eigenem Kapital gebaut: nur für den Bau der Tientsin-Shanhaikuanlinie ist zum Theil noch chinesisches Privatkapital eingeschossen worden.

In Bauvorbereitung und zum Theil schon im Bau begriffen sind: die Linie Hankau-Peking, 1400 km lang, und die Linie Woosung-Shanghai-Suchon-Nanking, mit 2 Zweiglinien, zusammen 500 km lang.

Die Linie Hankau-Peking ist von dem nach China beurlaubten preussischen Regierungsbaumeister Heinrich Hildebrand 1895 generell vermessen und veranschlagt worden. Es kamen verschiedene Konkurrenzlinien, so von Chinkiang den Kaiserkanal entlang über Tientsin nach Peking und eine andere Linie von Hankau über Fancheng, Nanyang und Chengchow in Betracht. Diese Linien wurden jedoch, wie auch einige andere Vorschläge, der Reihe nach abgethan und es blieb bei dem ersten Vorschlage, die grosse chinesische Hauptlinie von Hankau unmittelbar in süd-nördlicher Richtung über Sinyang, Chengchow nach Peking zu führen.

Nachdem der generelle Entwurf von Herrn Hildebrand ausgearbeitet war, begannen die Verhandlungen über die Finanzirung der Linien. Ein hoher chinesischer Beamter vom Range eines Gouverneurs einer Provinz wurde durch kaiserliches Dekret zum Generaldirektor der Bahn ernannt. Da das Baukapital nur zum Theil in China aufgebracht werden konnte, wurde beschlossen, den Rest von rund 90 Millionen Mark durch eine fremde Anleihe zu decken. Es wurde dabei zu verstehen gegeben, dass diejenige Nation, welche die Anleihe gewähren würde, die sämmtlichen Materiallieferungen, soweit sie aus dem Auslande bezogen werden müssen, erhalten würde und dass diese Nation auch die zum Bahnbau nöthigen Ingenieure stellen solle. Zuerst schien es, als wenn bei dem alsbald entstandenen heftigen Wettbewerb, woran sich vor allem Amerika, England, Frankreich und Belgien betheiligten, die Amerikaner den Sieg davon tragen sollten; indessen führten die Verhandlungen vorläufig zu keinem endgültigen Ergebniss. Inzwischen wurde im Norden von Peking (Lukon Chian) unter Leitung eines englischen Ingenieurs bereits mit dem Bau der ersten Theilstrecke Lukon Chian-Pantingfe begonnen, während die deutschen Ingenieure von Hankau aus mit den Absteckungsarbeiten begannen, die erste südliche Theilstrecke, Hankau-Niehkon, zum Bau fertig stellten und die zweite südliche Theilstrecke, Niehkon-Hsiankan-hsien absteckten.

Schliesslich wurde nach langem Hin- und Herverhandeln die Eisenbahnanleihe von 90 Millionen Mark mit einem belgisch-französischen Syndikat abgeschlossen. Dies bedeutet, dass hiermit der ganze Bahnbau mit den betr. Materiallieferungen in die Hände dieses Syndikates übergeht. Die chinesische Regierung zeigte sich zwar gern bereit, den Bau mit deutschem Kapital auszuführen; aber — es fand sich kein deutsches Kapital für dieses grosse und vielversprechende Unternehmen.

Für die zweite Linie Woosung-Shanghai-Nanking waren von Herrn Hildebrand und seinen Hilfsarbeitern die generellen Vorarbeiten im Anfang des Jahres 1896 beendet worden. Ende 1896 wurde bereits mit dem Bau der ersten Theilstrecke Woosung-Shanghai unter Leitung des preussischen Regierungsbaumeisters Peter Hildebrand (eines Bruders von H. Hildebrand) begonnen und der Bau soweit gefördert, dass die erste Strecke voraussichtlich im Frühjahr nächsten Jahres eröffnet werden kann. Die folgende Strecke soll demnächst in Angriff genommen werden.

Ausser den genannten Strecken hat Russland ausgedehnte Konzessionen für Eisenbahnen im Norden Chinas erhalten, um im Anschluss an seine transsibirische Bahn mehrere grosse Linien in der Mandschurei auszuführen. Mit den Vorarbeiten ist bereits begonnen und der Baubeginn steht nahe bevor.*) An der Südgrenze Chinas haben sich Franzosen und Engländer Bahnkonzessionen in Kuangsi und Yünnan zusagen lassen, um Anschlusslinien an das Netz ihrer Eisenbahnen in Tongking bezw. Indien zu bauen.

Aus der ganzen geschilderten Sachlage geht hervor, dass wenn nicht das deutsche Kapital sich besser rührt, Deutschland bei dieser Vertheilung der Eisenbahnbauten in China vollkommen leer ausgehen wird, trotz aller vorbereitenden Thätigkeit, trotz aller Mahnungen und Anregungen, Bitten und Vorschläge sowohl der in China thätigen, dort hoch angesehenen deutschen Ingenieure, wie auch der dortigen politischen Vertretung Deutschlands. Was das für die deutsche Industrie besagen will, braucht nicht näher entwickelt zu werden. Es gibt keinen Fleck auf der nun fast ganz vertheilten Erde mehr, wo so günstige Verhältnisse für grosse Bahnbauten und ein so günstiges Absatzgebiet für die Industrie sich darbieten, wie China. Was sind dagegen Kolonien in Afrika, wo erst Verkehr, Handel und Ackerbau geschaffen werden müssen, während das Reich der Mitte dichter bevölkert und reicher ist, als die besten Theile Deutschlands!

— Der Endpunkt der **Betschuanaland-Eisenbahn**, über deren Eröffnung wir in Nr. 89 und 92 d. Ztg. berichtet haben, ist für lange Zeit jedenfalls die Hauptstadt von Britisch-Betschuanaland Vryburg. Die Stadt hat eine vielversprechende Zukunft, da der Boden in ihrer Umgebung fruchtbar ist und genug Wasser führt. Die **Eisenbahnstrecke von Vryburg nach Mafeking** läuft dicht an der Grenze von Transvaal entlang, man sieht vom Zuge aus rechts beständig die Grenzsteine. Mafeking, das in der nordöstlichen Ecke von Britisch-Betschuanaland liegt, ist eine Zwillingsstadt, bestehend aus einer grossen Kaffernstadt, in der der Häuptling Montsioa residirt, und aus einer bedeutenden Handelsniederlassung mit grossen Geschäftshäusern und Läden. Sie liegt sehr schön, von stattlichen Bäumen umgeben, an den Ufern des Flusses Malopo, der früher einen Theil des Jahres austrocknete, jetzt aber beständig fliesst. Das Wasser des Flusses hat seit 4 Jahren zugenommen, so dass er jetzt in der Kalahariwüste einen See bildet. Der Grund dieser auffallenden Erscheinung ist wahrscheinlich die Verbindung des Malopo mit dem grossen unterirdischen Flusse, der Transvaal von Ost nach West durchläuft und dem zahlreiche andere Flüsse entspringen. Ausserordentlich fruchtbar ist das Land an der 200 englische Meilen langen Bahnstrecke von Mafeking nach Pallah, am oberen Limpopo. Zahlreiche grosse Kaffernstädte zeugen von der dichten Bevölkerung des Bodens. Die Einwohner haben dort für 2 bis 3 Jahre Korn in Vorrath. Die letzte dieser Städte nach Norden hin, Moschudje, zählt nicht weniger als etwa 200000 Einwohner und hat ringsum einen schier unerschöpflichen Kornreichthum. Dabei haben die Kaffern nur einen

*) Wir haben hierüber in No. 9 d. Ztg. eingehend berichtet. Die Red.

kleinen Theil des Landes in Besitz, so dass hier ein ausgezeichnetes Gebiet ist für Niederlassungen längs der neuen Eisenbahnlinie.

Allgemeines.

— Die **luxuriösesten Eisenbahnzüge** besitzt augenblicklich Amerika. Seit wenigen Wochen hat die Central-Eisenbahngesellschaft von Newyork und Rio Hudson 5 Züge in Dienst gestellt, von deren glänzender Einrichtung man sich kaum eine Vorstellung machen kann. Jeder Zug besteht aus 5 Wagen, von denen jeder einzelne dem Reisenden einen Komfort bietet, wie er ihn kaum in den elegantesten Hotels einer Grossstadt vorfindet. Einer dieser Züge, der den Verkehr zwischen Newyork und Chicago vermittelt, enthält einen besonders kostbar eingerichteten Wagen, der den stolzen Namen „Alhambra" führt und auch mit Recht verdient. Dieser riesige Wagen besteht aus mehreren Abtheilen, die mit wahrhaft verschwenderischer Pracht ausgestattet sind. Abends bei der strahlenden Beleuchtung zahlloser elektrischer Flammen macht die ganz in arabischem Stil gehaltene Einrichtung auf jeden Neuling einen überwältigenden Eindruck.

— Eine mittelst Elektrizität betriebene **Riesendrehbrücke** wurde am Lake Superior oberhalb des Saint-Louisflusses erbaut, um die Städte Dalath (Minnesota) und Superior (Wisconsin) mit einander zu verbinden. Dieselbe vermittelt den Verkehr der Eisenbahnen, Strassenbahnen und Fussgänger zwischen den genannten Städten und hat der drehbare Theil derselben eine Länge von 150 m, eine Breite von 17,5 m und eine Höhe von 27 m. Die Bethätigung dieser ungeheuren Eisenmasse, welche ein Gewicht von 2 000 t besitzt und sich um ihre Mittelachse dreht, bildete ein schwieriges Problem, welches indessen durch Anwendung von Elektromotoren in zufriedenstellender Weise gelöst wurde, da ein Zeitraum von weniger als 2 Minuten genügt, um diese Riesenbrücke um 90° auszuschwingen.

(„Schweizer Bahnen.")

Das Vorsignal des Stations-Deckungssignales.

In Oesterreich wird das Vorsignal vor dem Stations-Deckungssignale nicht durch ein Mastsignal, sondern durch den vor dem Stations-Deckungssignale zunächst postirten Streckenwächter mit Handsignalen resp. Knallsignalen gegeben. Derselbe wird von der Haltstellung des Stations-Deckungssignales durch ein Control-Klingelwerk benachrichtigt, welches mit dem Stations-Deckungssignale in Verbindung steht.

Diese Art der Signalisirung hat einige Mängel; abgesehen davon, dass das Control-Klingelwerk leicht versagen kann, ist es immerhin misslich, ein so wichtiges Signal von der Aufmerksamkeit des Streckenwächters abhängig zu machen; dazu kommt noch, dass dieser Streckenwächter gewöhnlich nicht in der entsprechenden Entfernung von dem Stations-Deckungssignale postirt ist. Die Zugdeckung nach rückwärts durch den Signalmann eines aufgehaltenen Zuges allein ist erfahrungsgemäss in einem solchen Falle nicht ausreichend.

Wenn man berücksichtigt, dass die Deckung eines vor dem Stations-Deckungssignale angehaltenen Zuges in der sichersten und verlässlichsten Weise erfolgen sollte, so muss sich die Ueberzeugung aufdrängen, dass die Einführung eines eigenen Vorsignales vor dem Stations-Deckungssignale in Mastform, welches sich mit dem Stations-Deckungssignal in die „Frei-" oder „Halt-"Stellung dreht, wünschenswerth erscheint.

Es braucht wohl nicht darauf hingewiesen zu werden, dass gerade das Anhalten eines Zuges vor dem Stations-Deckungssignale mit nachkommendem Folgezuge eine der gefährlichsten Situationen des Eisenbahnbetriebes ist und aus dieser Situation zahlreiche Unfälle hervorgerufen sind. W.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

K. k. priv. böhmische Nordbahn. Am 4. Dezember l. J. wird mit dem Güterzuge mit Personenbeförderung No. 802 die Theilstrecke Wratno-Lobes-Mscheno der im Betriebe der böhmischen Nordbahn stehenden Lokalbahn Mscheno-Unter-Cetno für den öffentlichen Verkehr eröffnet und ist somit von diesem Tage an die ganze Lokalbahn Mscheno-Unter-Cetno für den unbeschränkten Gesammtverkehr offen.

Prag, den 1. Dezember 1897. (2687)

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 15. Dezember d. J. ab wird der Zug 17 (Bebra-Halle) in Ossmannstedt halten und deshalb wie folgt verkehren, ab Erfurt 10.11*), Vieselbach 10.21 bis 10.22, Weimar 10.37 bis 10.40, Ossmannstedt 10.50 bis 10.51, an Apolda 11.01.

Erfurt, im November 1897. (2688)
Königliche Eisenbahndirektion.

*) Nicht 10.17 wie irrthümlich in der Bekanntmachung in Nr. 93 d. V.-Ztg. Inser. 2644 angegeben.

Vom 2. Dezember ab verkehren zum Anschluss an die Schnellzüge 16 aus Richtung Erfurt und 9 aus Richtung Eisenach die Züge 581 ab Fröttstädt 11.36 Vorm., an Waltershausen 11.45 und 582 ab Waltershausen 11.54, an Fröttstädt 12,03 Nachm. zum Anschluss an die Züge 21 nach Richtung Erfurt und D 6 nach Richtung Bebra.

Erfurt, im Dezember 1897. (2689)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Die Frachtsätze für Getreide usw. (wie im Ausnahmetarif Nr. 40 genannt) in den südwestdeutschen Gütertarifheften Nr. 1 und Nr. 5 finden vom 1. Dezember 1897 an Anwendung auch auf solche Sendungen, welche zur Durchfuhr durch die Schweiz nach Frankreich, Italien und Oesterreich bestimmt, mit entsprechenden direkten Frachtbriefen versehen sind und zur Einfuhr dahin verzollt werden.

Strassburg, den 25. Novbr. 1897. (2690)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif. Für die Beförderung von ordinären Messingwaaren zwischen Vöhringen und Bregenz gelangen mit Gültigkeit vom 15. Dezember direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, im November 1897. (2691)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. werden im obenbezeichneten Verkehre neue Frachtsätze nach den Stationen der Neubaustrecke Döllstädt - Kühnhausen, sowie ermässigte Frachtsätze nach einzelnen Stationen des Direktionsbezirks Erfurt eingeführt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 27. November 1897. (2692)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Verbands-Güterverkehr. Mit 1. Januar 1898 kommt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) nach Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen zur Einführung.

München, im November 1897. (2693)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Die in dem Theil II des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn vom 1. März 1893 (Seite 12) unter Ziffer II B. 1 gewährte ausnahmsweise Behandlung der Beförderung von Milch wird vom 1. Dezember 1897 an ausgedehnt auf „Milch, frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken." Gleichzeitig kommt zu dem Heft 1 des Tarifs der IV. Nachtrag zur Einführung (gratis). Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und einen anderweiten Tarif für Milch, sowie Frachtsätze für Roheisen von Differdingen.

Ferner kommen zum 1. Dezember 1897 zu den Heften 4, 5, 6 und 9 Nachträge zur Ausgabe (gratis), durch welche ebenfalls Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife, insbesondere Frachtsätze für Düngemittel von Rodingen französische Grenze und neue Frachtsätze des Spezialtarifs III für Differdingen eingeführt werden.

Strassburg, 27. November 1897. (2694)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordwestdeutsch - bayerischer Verbands-Gütertarif. In den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl im Verkehr nach den Seehäfen und den Küsten- etc. Stationen werden mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1897 Frachtsätze für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen nebst Anwendungsbedingungen im Verkehre von Aschaffenburg und Lindau aufgenommen. Die Frachtsätze der Klasse IIa von Passau nach einzelnen nördlichen Stationen werden mit Gültigkeit vom gleichen Tage ab berichtigt.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 30. November 1897. (2695)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Limbach - Wüstenbrand der königlich sächsischen Staatseisenbahnen gelegene Haltestelle Obergrüna in den nordostdeutsch - sächsischen Verbands-Gütertarif einbezogen.

Ueber die zur Berechnung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 29. November 1897. (2696)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch - linksrheinischer Güterverkehr. Die auf den Seiten 9 bis 13 des Nachtrags 8 zum Gütertarif vom 1. April 1895 enthaltenen Entfernungen für die Stationen Bettingen (Rheinprovinz), Büschfeld, Horst, Limbach (Rheinpr.), Mariahütte, Mettnich, Primsweiler und Wadern und die ermässigten Entfernungen für Dirmingen, Eppelborn, Hölz und Lebach des Direktionsbezirks St. Johann - Saarbrücken treten für den Güterverkehr erst mit dem Tage der Eröffnung der Strecke Lebach-Nonnweiler in Kraft.

Köln, den 30. November 1897. (2697)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Dezember d. J. wird die Station Kirnbach in den Ausnahmetarif Nr. 29 für Holzstoff und Holzzellstoff einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 29. November 1897. (2698)
Generaldirektion.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1897 gelangt zum Gruppentarif III (Berlin-Stettin) ein Nachtrag 6 zur Ausgabe. Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs Entfernungen und Frachtsätze für die Station Altwieck des Direktionsbezirks Stettin.

Exemplare des Nachtrages können durch die Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, unentgeltlich bezogen werden.

Berlin, den 29. November 1897. (2699)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Nordwestdeutsch - rechtsrheinischer Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag XIV, welcher u. a. neue Entfernungen für die Station Albachten des Direktionsbezirks Münster, Vogelheim des Direktionsbezirks Essen und für die Stationen Göhl, Heringsdorf i/H., Neukirchen i/H. und Heiligenhafen der Kreis Oldenburger Eisenbahn enthält.

Die Sätze für Vogelheim, Göhl, Heringsdorf i/H., Neukirchen i/H. und Heiligenhafen gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 27. November 1897. (2700)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. tritt zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. Mai 1896 der Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Tarifvorschriften und zum Kilometerzeiger.

Der Nachtrag ist unentgeltlich durch die Abfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 29. November 1897. (2701)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn - Güterverkehr. Die Abfertigung von Bier und frischen Heringen mit weissem Frachtbrief wird wegen des beschränkten Raumes in der Eilgutabfertigung auf dem Personenbahnhofe in Stettin endgültig nach dem Central - Güterbahnhofe verlegt. Der Frachtberechnung für diese Sendungen werden mit sofortiger Gültigkeit die Entfernungen des Central-Güterbahnhofes zu Grunde gelegt. Soweit durch diese Maassnahme Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst vom 15. Januar 1898 ab in Kraft.

Stettin, den 27. November 1897. (2702)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Zum Binnen-Gütertarif für normalspurige Linien, Theil II, vom 1. April d. J. tritt am 1. Dezember d. J. der Nachtrag I in Kraft. Er enthält u. a. einen Umexpeditionstarif für die Station Bodenbach.

Abdrücke des Nachtrages können durch unsere Güter - Verwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 29. November 1897. (2703)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Dezember d. J. erscheint zum Gütertarife (Hefte 1—4 vom 1. Januar 1893 bezw. 1. Mai 1891) der gemeinschaftliche Nachtrag X, welcher unter anderen Entfernungen für die Stationen Dahlbusch - Rotthausen und Vogelheim des Direktionsbezirks Essen, Köln-Nippes (neuer Bahnhof) des Direktionsbezirks Köln, Bork der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn und verschiedene Stationen der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franzbahn, ferner Eisen - Ausnahmefrachtsätze von den Stationen Düsseldorf Hafen und Rheinhausen, sowie solche nach mehreren Stationen der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franzbahn enthält.

Nähere Auskunft bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrags zu haben sind.

Die Entfernungen für Vogelheim und Bork gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr, die mit Erhöhungen verbundenen Berichtigungen erst vom 15. Januar 1898.

Essen, den 23. November 1897. (2704)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Holzstoff und Holzzellstoff ab Schirmeck sowie von Kartoffelstärke - Fabrikaten ab Düttlenheim und Schiltigheim nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen zur Ausfuhr in die Schweiz und weiter gelangen mit dem 1. Dezember d. J. ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft geben.

Strassburg, den 29. Nov. 1897. (2705)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Aufnahmetarif 1 (Holztarif). Insoweit im Binnenverkehr der deutschen Eisenbahnen sowie im Wechselverkehr derselben unter einander und mit den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der niederländischen Bahnen der Ausnahmetarif 1 (Holztarif) in Geltung ist, erhält mit Gültigkeit vom 15. Januar 1898 ab die Ziffer 4 des Waarenverzeichnisses dieses Ausnahmetarifes folgende Fassung:

„4. Holzwaaren. grobe (ausgenommen solche, die aus Hölzern der im Spezialtarif I des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, bezeichneten Sorten — vergl. oben Ziffer 1 — hergestellt sind), folgende: Roh vorgearbeitetes Schirr- oder Werkholz, soweit dasselbe nicht unter Ziffer 1 der Position „Holz“ des Spezialtarifs III fällt, Rundholz, gelocht (Haspelholz), Satzkisten, Schachtelränder, Siebläufe, Schiffsnägel, Holzspunde, Schuhpflöcke (Holzstifte), Draht zur Herstellung von Zündhölzern, Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern, roh vorgearbeitete Gewehrschäfte, Cigarrenkistenbretter, Dachschindeln.“

Im Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehr, ferner im Wechselverkehr mit Stationen der oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird diese Tarifmaassnahme gemäss unserer Bekanntmachung vom 9. November d. J. bereits zum 1. Januar 1898 ab eingeführt.

Berlin, den 30. November 1897. (2706)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Februar 1898 tritt für den Personen- und Gepäckverkehr auf den Schmalspurbahnen Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn an Stelle des Tarifs vom 1. Januar 1897 ein neuer Tarif in Kraft. Nähere Auskunft über die in demselben enthaltenen Beförderungsbedingungen und Tarifsätze ertheilt unser Verkehrsbüreau hierselbst.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Vom Tage der Einführung des neuen Tarifs wird in die Züge der genannten Bahnen die IV. Wagenklasse neu eingestellt. Dagegen wird von dem gleichen Zeitpunkt ab die II. Wagenklasse nicht mehr geführt, sodass künftig die Züge der betreffenden Bahnen nur Wagen III. und IV. Klasse führen werden.

Mit dem gleichen Tage werden die bisher für einzelne Stationsverbindungen auf der Strecke Hildburghausen - Friedrichshall ausgegebenen sogenannten Marktkarten aufgehoben.

Erfurt, den 1. Dezember 1897. (2707)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Niederlausitzer Eisenbahn. Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Niederlausitzer Eisenbahn treten folgende Tarife in Kraft:

a) Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, Theil II; enthaltend: Besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung und Tariftabellen.
b) Binnentarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II; enthaltend: Besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung, Kilometerzeiger und Frachtsätze.
c) Binnen-Gütertarif, Theil II; enthaltend: Besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung, Kilometerzeiger und Tariftabellen.

Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 1 [2] genehmigt worden.

Die Tarife sind zum Preise von je 0,50 ℳ auf allen dem Betriebe übergebenen Stationen käuflich zu beziehen.

Berlin, den 30. November 1897. (2708)
Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Zinsenzahlung. Die am 2. Januar 1898 fällig werdenden Zinsscheine der 4,5 % Prioritäts-Obligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) werden

vom 24. Dezember d. J. ab bei der königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und
vom 2. Januar 1898 ab bei dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig,
dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst,

eingelöst.

Magdeburg, den 30. Novbr. 1897. (2709)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Wir beabsichtigen die Lieferung von

45 000 Stück kiefernen Bahnschwellen und
15 000 lfd. m eichenen Weichenschwellen

im Wege der öffentlichen Ausschreibung zu vergeben.

Die kiefernen Bahnschwellen müssen je zur Hälfte in den Monaten Juni und August, die eichenen Weichenschwellen zu je einem Drittel in den Monaten April, August und Oktober 1898 geliefert werden.

Lieferungsbedingungen und Verzeichniss können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von unserem Oberbau-Materialienbüreau, Rosenstrasse Nr. 28, hierselbst, bezogen werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis zum 15. Dezember an das genannte Büreau einzusenden.

Etwaige Abweichungen von den Lieferungsbedingungen sind in dem Angebote genau anzugeben.

Bei der Zuschlagsertheilung, welche spätestens bis zum 1. Januar 1898 erfolgen wird, behalten wir uns vor, Theillieferungen zu vergeben, oder auch alle Angebote abzulehnen.

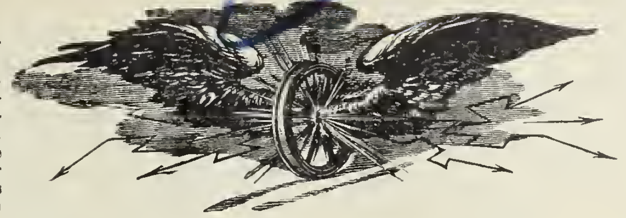
Oldenburg, den 28. Novbr. 1897. (2710)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 25.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 95. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 8. Dezember 1897.

Inhalt:

Zur Statistik der Eisenbahnunfälle, insbesondere in Preussen und Frankreich.

I.

Für die wissenschaftliche Erkenntniss nicht nur, sondern auch für die praktische Bethätigung des Baues, Betriebes und der Verwaltung der Eisenbahnen ist heute die systematische Aufzeichnung aller thatsächlichen Vorgänge von höchster, entscheidender Wichtigkeit. Freilich können die Aufzeichnungen nur für die Vergangenheit erfolgen. Aber sie zeigen dann deutlich und klar, ob in der Vergangenheit richtig gehandelt worden ist, und daraus kann die Gegenwart und die Zukunft ihre Schlüsse ziehen. Die ziffermässige Darstellung solcher Beobachtungen nennt man Eisenbahnstatistik. Ihr Interesse und ihr Werth erhöht sich, wenn sie sich auf verschiedene Länder erstreckt, wenn man vergleichende Schlüsse nicht allein aus der Vergangenheit der eigenen Bahnen, sondern aus den thatsächlichen Erfahrungen in anderen Staaten ziehen kann. Aber eine solche vergleichende Eisenbahnstatistik ist eine sehr schwierige, ich möchte beinahe sagen eine gefährliche Wissenschaft. Will man wirklich Nutzanwendungen machen aus den Vergleichen der Zahlen des einen mit denen des anderen Landes, so muss man nicht allein die Zahlen selbst richtig verstehen, die Grundlagen, auf denen die Beobachtungen gemacht sind, kennen, sondern vor allem auch über die wirthschaftlichen, die politischen, die sozialen Verhältnisse der verglichenen Gebiete sehr genau unterrichtet sein. Treffen diese Voraussetzungen nicht zu, so kann man mit Bestimmtheit behaupten, dass die Vergleiche meist zu falschen Schlüssen Anlass geben. Ein Vergleich beispielsweise der Eisenbahntarife, der Löhne und Gehälter der Eisenbahnbediensteten in den Vereinigten Staaten von Amerika mit denen europäischer Länder würde immer die Verschiedenheit der gesammten Kultur und insbesondere auch des Geldwerthes berücksichtigen müssen. Wollte man die Verkehrsdichtigkeit zweier Länder lediglich nach der Anzahl der beförderten Personen und Gütertonnen beurtheilen, wie das heute noch recht häufig selbst in Fachblättern ge-

schieht, so würde das ganz unrichtig sein. Denn dass beispielsweise auf den englischen Eisenbahnen im Jahre 1895 929,7 Millionen Personen und 339,6 Millionen Tonnen Güter gefahren sind, während im Deutschen Reich nur 592,3 Millionen Personen und 248,1 Millionen Tonnen Güter und zwar auf einem um rund 11 200 km längeren Eisenbahnnetz befördert sind, beweist noch lange nicht, dass die Verkehrsdichtigkeit in den beiden Ländern im Verhältniss von 9: 6 im Personen- und von 33:24 im Güterverkehr steht, d. h. dass der Verkehr für englische Bahnen ein um soviel dichterer ist, als der der deutschen. Diese Zahlen sind vielmehr überhaupt nicht vergleichsfähig, weil in England ganz anders gezählt wird, als bei uns, und weil das dortige Eisenbahnnetz ein viel zersplitterteres ist. In England wird jede Person von jeder selbständigen Bahn, die sie durchfährt, neu gezählt, ebenso jede Tonne Gut. In Deutschland geschieht dies durchaus nicht. Auf dem geschlossenen preussischen Staatsbahnnetz erscheint jede mit einer durchgehenden Fahrkarte fahrende Person, jede mit einem durchgehenden Frachtbrief beförderte Tonne nur e i n m a l. Die Verschiedenheit der Grundsätze, nach denen die auf Rückfahrtkarten, Zeitkarten u. dergl. gefahrenen Personen gezählt werden, mögen nur angedeutet werden. Will man die Verkehrsdichtigkeiten verschiedener Länder vergleichen, so muss man auch die Entfernungen kennen, die Personen und Güter zurückgelegt haben, die Personen- und die Tonnenkilometer. Und die werden von den e n g l i s c h e n Bahnen n i c h t a u f g e z e i c h n e t, jedenfalls i n d e r a m t l i c h e n S t a t i s t i k n i c h t v e r ö f f e n t l i c h t.

Nachdem bereits in der Nummer 94 d. Ztg.*) die vielfach unrichtigen Schlüsse, die aus der traurigen Häufung der Eisenbahnunfälle in den letzten Wochen auf die Betriebssicherheit unserer Eisenbahnen gezogen werden, auf ihr richtiges Maass zurückgeführt sind, mögen noch einige allgemeine Ausführungen über die vergleichende Unfallstatistik, die ein beliebtes Thema selbst für Erörterungen der politischen Presse geworden ist, gestattet sein. Denn gerade solche Vergleiche gehören zu den allerschwierigsten.

Wenn einerseits sicherlich das Vorkommen und die regelmässige Wiederkehr gewisser Unfälle — ich erinnere z. B. an die massenhaften Unglücksfälle infolge von Brückeneinstürzen auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika — auf mangelhafte Einrichtungen (in dem vorerwähnten Beispiel auf den schlechten Bau und die ungenügende Nachprüfung der Holzbrücken) schliessen lässt, so spielt andererseits bei den F o l g e n der Unfälle, den Tödtungen und Verletzungen der Personen, der Beschädigung des Betriebsmaterials der Zufall eine besonders grosse Rolle. Beim Einsturz der Taybrücke in Schottland am 20. Dezember 1880 verunglückten 200 Personen. Der Einsturz ist, wie die Untersuchung ergeben hat, unzweifelhaft erfolgt, weil die Brücke aus schlechtem Material und ohne Beachtung der nothwendigen Sicherheitsvorschriften gebaut war. Dieser unzweifelhafte Mangel an den baulichen Einrichtungen der englischen Eisenbahnen wäre vorhanden gewesen, der Unfall hätte also eintreten können, auch wenn ein Leerzug oder ein sehr schwach besetzter Zug über die Brücke gefahren wäre. Dann aber wäre die Anzahl der durch den Eisenbahnunfall ums Leben gekommenen Personen — ein für die Beurtheilung der Betriebssicherheit vielfach allein angewendeter Maassstab — eine erheblich geringere gewesen. Bei Betrachtung der Unfälle muss auf solche Zufälligkeiten natürlich Rücksicht genommen werden. Bei der kritischen Beleuchtung der Unfallsaufzeichnungen eines Landes oder gar mehrerer Länder müssen dem Kritiker aber vor allem die U n t e r l a g e n der U n f a l l s t a t i s t i k g e n a u b e k a n n t s e i n. Wer sich mit diesen Fragen beschäftigt, der muss die Vorschriften kennen, nach denen die Unfälle in der Statistik verzeichnet werden. Dann aber auch muss geprüft werden, ob und wie weit die ausführenden Organe diese Vorschriften beachten und die Aufsichtsbehörden ihre Beachtung überwachen. Diese letztere Prüfung ist bei den Eisenbahnen eines fremden Landes kaum möglich. Man wird hierfür höchstens gewisse Anhaltspunkte in dem ganzen Verwaltungssystem fremder Länder finden können.

Sind diese beiden Vorbedingungen einer brauchbaren Kritik erfüllt, so gilt es ferner, den Zufall, der bei der Unfallstatistik von so weitreichender Bedeutung ist, thunlichst auszuscheiden, und das geschieht, indem man nicht ein einzelnes oder einige wenige, sondern eine ganze Reihe von Beobachtungsjahren seinen Betrachtungen zu Grunde legt, solche Jahre aber, in denen aussergewöhnliche Unfälle vorgekommen sind, besonders behandelt. — Wenn dann auch die nackten Zahlen der Unfälle und ihrer Folgen — Tödtungen und Verletzungen von Personen, Beschädigung von Sachen, insbesondere Betriebsmaterial — feststehen, so beweisen sie a l l e i n natürlich für eine Vergleichung der Unfälle verschiedener Zeiträume und verschiedener Länder noch nicht viel. Man braucht keine Statistik einzusehen, um behaupten zu können, dass im Jahre 1840 auf den deutschen Eisenbahnen weniger Unfälle vorgekommen sind, als im Jahre 1890, dass auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten mehr Menschen getödtet und verletzt werden, als auf den Eisenbahnen Dänemarks. Die Unfälle und ihre Folgen müssen betrachtet werden im Zusammenhang mit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und der Dichtigkeit des Verkehrs.

Allen diesen Schwierigkeiten wird selbstverständlich in ernsten, wissenschaftlichen Arbeiten über die Unfallstatistik Rechnung getragen. Sie werden beispielsweise voll gewürdigt in einem im vorigen Jahrgang des „Archivs für Eisenbahnwesen“ (S. 665 ff.) veröffentlichten Aufsatz von Blum über die Betriebssicherheit auf den deutschen, preussischen und englischen Eisenbahnen in den Jahren 1880/81 bis 1894/95. Ebenso enthält das berühmte Werk des Franzosen A. Picard, Traité des chemins de fer, im 3. Bande S. 539 ff. eine vergleichende Unfallstatistik für 6 Länder, die sich auf die Jahrzehnte 1860/69 und 1874/83 bezieht und an deren Schluss der Verfasser sehr zutreffend bemerkt: „Die vorstehenden Ziffern sind schwer vergleichbar. Die in den verschiedenen Ländern für die Aufzeichnung der Unfälle und ihrer Ursachen geltenden Vorschriften sind weit davon entfernt, mit einander übereinzustimmen. Insbesondere muss der Leser sich davor hüten, Schlüsse zu ziehen aus den Zahlen, die das Verhältniss zwischen den Opfern und den Reisenden auf jede Entfernung angeben. Diese Reisenden sind gewöhnlich so oft gezählt, als sie verschiedene Verwaltungen oder Gesellschaften auf ihrer Fahrt berühren, sodass für eine durchschnittliche Reise das Verhältniss abhängt von der Eintheilung des Eisenbahnnetzes. Der Umlauf der Züge, ihre Schnelligkeit, die Dichtigkeit des Verkehrs, die Verzweigung der Linien, alles dies ist in den einzelnen Ländern verschieden und alle diese Dinge sind von der grössten Wichtigkeit für die Sicherheit des Betriebes. Endlich ist zu beachten, dass der Betrieb der deutschen und der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in dem Zeitraum von 1860 bis 1869 während des böhmischen Krieges schweren Störungen ausgesetzt war, die natürlich von erheblichem Einfluss auf die Unfallstatistik sein mussten.“

„Unter diesem Vorbehalt“, so bemerkt Picard, „müssen wir feststellen, dass Frankreich in Bezug auf die Betriebssicherheit, wenn man die Anzahl der Getödteten und Verletzten betrachtet, n i c h t d e n e r s t e n R a n g e i n z u n e h m e n s c h e i n t. Es ist nicht mehr als billig, wenn man dem hinzufügt, dass die Schnelligkeit der Züge daselbst eine verhältnissmässig grosse ist, dass der Verkehr ein dichter ist, und dass sich die Verhältnisse in den letzten Jahren wesentlich gebessert zu haben scheinen. D e u t s c h l a n d u n d O e s t e r r e i c h s c h e i n e n — in Bezug auf Betriebssicherheit — a n d e r S p i t z e z u s t e h e n. Grossbritannien ist dagegen eines der Länder, in dem die Reisenden am meisten gefährdet sind usw.“

*) Vergl. den Aufsatz: Ausrüstung und Betriebssicherheit der Eisenbahnen.

Dass die Sicherheit der Reisenden in Deutschland sowohl bezogen auf deren Zahl, als auf die Zahl der Zugkilometer um ein vielfaches grösser ist, als in England, zu diesem Ergebniss gelangt auch die Untersuchung Blum's (a. a. O. S. 669).

II.

Dieses bei Vergleichung der Betriebssicherheit auf den preussischen Staatsbahnen und auf den französischen Privatbahnen — über die sich, wie auch schon der oben angeführte Aufsatz bemerkt, unsere Tagespresse kürzlich mit besonderer Vorliebe ergeht — im Jahre 1887 von einem der ersten Kenner des französischen Eisenbahnwesens, einem französischen Gelehrten von hohem Ansehen, abgegebene Urtheil lautet wahrlich nicht zu Ungunsten der deutschen Bahnen. Es ist bezeichnend, dass unsere deutsche Presse, und nicht allein die Zeitungsschreiber, die ja von diesen Dingen nichts zu verstehen brauchen, sondern auch Männer, die sich als Vertreter der Wissenschaft ausgeben, neuerdings uns die französischen Bahnen als Musteranstalten der Betriebssicherheit vorhält, von denen wir auch in dieser Beziehung viel lernen können. Von solchen Albernheiten, wie sie kürzlich in einem angesehenen Berliner Blatt gedruckt wurden, will ich nur beiläufig sprechen. Es wurde die Anzahl der Zugunfälle des einen Jahres 1893 auf den preussischen und französischen Bahnen gegenübergestellt. Die französische Statistik*), aus der diese Zahlen entnommen waren, bezog sich einmal nur auf die Chemins de fer d'intérêt général. Sie hatte aber ausserdem nur die Unfälle verzeichnet, die Tödtungen oder Verletzungen von Personen herbeigeführt hatten. Diesen Zahlen wurde die Gesammtzahl aller preussischen Zugunfälle gegenübergestellt. Also es wird ein Jahr genommen, es werden die Unfälle auf einem Theilnetz des einen Landes den Unfällen auf dem Gesammtnetz des anderen Landes, es wird ein Theil der Unfälle des einen Landes der Gesammtheit der Unfälle des anderen Landes gegenübergestellt, und das nennt man vergleichende Statistik! und nach dieser Statistik sagte man: in Frankreich ist die Betriebssicherheit grösser, als in Preussen. Ueber einen solchen Missbrauch von Zahlen kann man nur mit Bedauern die Achseln zucken.

Würde es aber nicht doch möglich sein, die vergleichende Statistik, die Blum für die deutschen, preussischen und englischen Bahnen veröffentlicht hat, auch auf die französischen Bahnen auszudehnen? Eine einigermaassen vollständige Unfallstatistik der französischen Bahnen findet sich m. W. zum ersten Male veröffentlicht in dem bekannten, vom französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Quellenwerke: Statistique des chemins de fer français au 31 Décembre 1894. Documents divers. Première partie, Tableau 24, S. 286 bis 288. Sie bezieht sich auf das Jahr 1894. Ihre Zahlen sind getrennt nach den einzelnen Bahnnetzen. Jedoch sind die Gesammtzahlen für alle französischen Bahnen für die Jahre 1893 bis 1884 rückwärts angeschlossen. Dieselbe Statistik für das Jahr 1895 ist in dem im laufenden Jahre erschienenen Bande des genannten Quellenwerks enthalten. Sie besteht aus zwei Tabellen, in deren einer die Tödtungen und Verletzungen von Reisenden, von Bahnbediensteten und von anderen Personen aufgeführt werden, während in der zweiten die Zahl der Unfälle getrennt nach Entgleisungen, Zusammenstössen und verschiedenen Unfällen, und je nachdem sie auf Stationen oder auf freier Strecke vorgekommen sind, zusammengestellt sind. Wären diese Zahlen nach denselben Grundsätzen aufgezeichnet, die für die Aufstellung der deutschen Unfallstatistik gelten, so hätten wir in der That interessante, vergleichsfähige Zahlen. Leider ist das nun nicht der Fall.

Die Vorschriften über die Aufstellung der Eisenbahnunfallstatistik befinden sich für Frankreich in einem, noch heute in Geltung stehenden Ministerialerlass vom 8. September 1880. (Vgl. auch Picard a. a. O. S. 524.) Die neuen in diesem Erlass gegebenen Vorschriften für Aufstellung der monatlichen Statistik werden im Eingang damit begründet, dass die bisherige Praxis den Missstand (!) zur Folge gehabt habe, „dass, da die fremden Eisenbahnen ihre Statistik nach anderen Grundsätzen aufstellten, in Frankreich scheinbar die meisten Eisenbahnunfälle vorkämen. Damit werde der Vergleich mit anderen Ländern gefälscht und der Betrieb der französischen Bahnen im Widerspruch mit den thatsächlichen Verhältnissen in ein ungünstiges Licht gestellt."

Um diesem Missstand zu begegnen, ohne die Ergebnisse der Statistik zu beeinträchtigen, sollen in Zukunft die Unfälle in zwei Hauptklassen eingetheilt werden, unter Ausschluss selbstverständlich der in den Werkstätten vorgekommenen Unfälle, die überhaupt nicht in der Statistik erschienen seien.

Die erste Klasse soll umfassen:

1. Die in den Hauptgeleisen (voies principales) vorgekommenen Unfälle an Zügen und an Betriebsmitteln, die Tödtungen oder Verletzungen zur Folge haben, oder die Ueberführung der Betriebsmittel in die Werkstätten nothwendig machen.

2. Die Verunglückungen von Personen, die eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als 8 Tagen zur Folge gehabt haben. — Zu den letzteren gehören nicht solche Unfälle, die nicht im eigentlichen Betriebe vorgekommen sind, z. B. Tödtung oder Verletzung von Bediensteten bei Be- oder Entladung von Wagen, beim Herabfallen von einer Leiter, beim Beschneiden einer Hecke, infolge des Falles einer Schiene zur Ausbesserung der Geleise usw.

Bei den auf den Bahnhöfen vorkommenden Unfällen ist zu unterscheiden: Wenn der Unfall durch eine Lokomotive herbeigeführt ist, die sich an die Spitze eines Zuges setzen will, so ist er ein hierher gehöriger Betriebsunfall; wenn er bei der Reinigung oder Unterhaltung einer ungeheizten Lokomotive vorkommt, so ist er ein in der Statistik nicht zu verzeichnender Werkstättenunfall.

Mit einem Worte „in die erste Klasse gehören nur Unfälle von einer gewissen Bedeutung, die im eigentlichen Betriebe vorkommen, und die ihrer ganzen Natur nach nur im Eisenbahnbetrieb vorkommen können."

Ausschliesslich die Unfälle der ersten Klasse werden in der alljährlich für die Veröffentlichung aufgestellten Statistik aufgeführt.

Die zweite Klasse umfasst folgende Unfälle:

1. Die Zusammenstösse und Entgleisungen leichterer Art auf Hauptgeleisen, die zur ersten Klasse nicht gehören, ferner Zusammenstösse und Entgleisungen auf Nebengeleisen und beim Rangiren.

2. Alle schon bisher zu den Unfällen gerechneten Betriebsereignisse (Fahrtunterbrechungen, Schneeverwehungen u. dergl.), die Verletzungen von Personen nicht herbeigeführt haben.

3. Alle Unfälle von Personen, die mit dem eigentlichen Eisenbahnbetrieb nicht zusammenhängen.

Für die allmonatlich anzufertigenden Verzeichnisse dieser Unfälle sind Muster vorgeschrieben, und zwar ein Muster *A* für die erste, ein Muster *B* für die zweite Klasse. Die auf Muster *B* verzeichneten Unfälle werden nur für den inneren Dienst der Eisenbahnen verwerthet; sie gelangen überhaupt nicht nach aussen.

III.

Aus diesen Bestimmungen ergibt sich, dass die von den französischen Eisenbahnen veröffentlichte Statistik eine durchaus unvollständige ist, denn sie führt nur eine Anzahl schwererer Unfälle auf. Die übrigen Unfälle verschwinden in den Akten. Die deutsche Unfallstatistik kennt die Unterscheidung von schweren und leichten Unfällen nicht. Betriebsunfälle im Sinne der Statistik sind bei uns alle Entgleisungen und Zusammenstösse auf freier Strecke und auf den Hauptgeleisen der Bahnhöfe, auch wenn dabei weder Personen

*) Vgl. Bulletin du ministère des travaux publics. 1894. Band 2. S. 366, 367.

verletzt, noch Fahrzeuge oder sonstige Einrichtungen beschädigt worden sind. Ausserdem werden alle Entgleisungen und Zusammenstösse beim Rangiren veröffentlicht, wenn dabei Fahrzeuge, Geleise oder sonstige Bahneinrichtungen erheblich beschädigt worden sind. Erheblich ist eine Sachbeschädigung, wenn der muthmaassliche Gesammtschaden 1 000 ℳ. übersteigt. Ferner werden sämmtliche Unfälle bei in Bewegung befindlichen Zügen aufgeführt, wenn dabei Personen verletzt werden, mag die Verletzung auch noch so geringfügig sein. Nur die beim Rangirbetrieb verursachten Unfälle, die eine Arbeitsunfähigkeit von weniger als 14 Tagen zur Folge haben, erscheinen nicht in der Statistik. Hierher gehören aber nicht, es erscheinen also in der Statistik erhebliche Verletzungen von Reisenden und fremden Personen, bei denen auch die Dauer der Arbeitsunfähigkeit nicht nachzuweisen ist.

Unfälle am stehenden Zuge werden auch in der deutschen Statistik nicht aufgeführt.

Die deutsche Statistik der Eisenbahnunfälle ist hiernach eine viel gründlichere und viel umfassendere, als die französische. Die Anzahl der in der Statistik veröffentlichten Betriebsunfälle der deutschen und französischen Eisenbahnen lässt sich überhaupt nicht vergleichen, weil in der französischen Statistik mit voller Absicht alle in der Tabelle *B* aufgeführten Unfälle bei der Veröffentlichung weggelassen werden. Nur wenn man etwa sich an die mühselige Arbeit heranmachte, die deutschen Unfälle nach den französischen Vorschriften in solche der Tabelle *A* und *B* zu scheiden, würde man zu vergleichsfähigen Zahlen kommen. Für den Monat September des Jahres 1897 — einen in Deutschland besonders schlimmen Monat — ist eine Scheidung bei den preussischen Staatsbahnen einmal probeweise gemacht. Von den in diesem Monat vorgekommenen 141 Unfällen wären in Frankreich nur 98 veröffentlicht worden. Die Gesammtzahl der veröffentlichten französischen Eisenbahnunfälle ist gleichwohl in Anlage I abgedruckt. Für die vergleichende Sta-

Französische Eisenbahnen.

Anlage I.

Anzahl und Art der Unfälle.

Jahr	Mittlere Betriebslänge km	Entgleisungen			Zusammenstösse			Verschiedene Unfälle			Zusammen		
		auf der Strecke	in Stationen	insgesammt	auf der Strecke	in Stationen	insgesammt	auf der Strecke	in Stationen	insgesammt	auf der Strecke	in Stationen	insgesammt
1884	28 722	82	—	82	29	56	85	519	1 074	1 593	630	1 130	1 760
1885	29 839	37	31	68	15	57	72	610	761	1 371	662	849	1 511
1886	30 696	41	30	71	8	50	58	500	665	1 165	549	745	1 394
1887	31 446	24	29	53	15	79	94	667	709	1 366	706	807	1 513
1888	32 128	31	24	55	13	68	81	438	747	1 184	482	829	1 311
1889	32 914	62	29	91	25	70	95	467	831	1 298	555	930	1 485
1890	33 280	68	48	116	22	102	124	593	945	1 538	682	1 095	1 777
1891	33 878	109	54	163	20	138	158	768	1 055	1 823	897	1 247	2 144
1892	34 881	79	59	138	35	136	171	1 050	1 244	2 294	1 164	1 439	2 603
1893	35 350	68	53	121	24	116	140	1 047	1 265	2 312	1 139	1 434	2 573
1894	35 971	59	50	109	24	87	111	759	1 018	1 777	842	1 155	1 997
1895	36 240	76	51	127	20	91	111	995	925	1 920	1 091	1 067	2 158

Französische

Unfälle in den Jahren

Gesammtzahl der getödteten

Jahr	Mittlere Betriebslänge	Reisende													Bahn	
		beim Betrieb		durch eigenes Verschulden oder aus anderen Ursachen		zusammen		getödtet auf 1 000 000			verletzt auf 1 000 000				beim Betrieb	
								beförderte Personen	gefahrene Kilometer		beförderte Personen	gefahrene Kilometer				
		getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt		Personenkilometer	Wagenkilometer		Personenkilometer	Wagenkilometer		getödtet	verletzt
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		15	16
1884	28 722	2	213	30	55	32	268	0,1510	0,0046	0,0073	1,2664	0,0389	0,0611		7	71
1885	29 839	—	59	22	81	22	140	0,1026	0,0031	0,0052	0,6498	0,0199	0,0329		4	57
1886	30 696	6	125	24	57	30	182	0,1385	0,0042	0,0072	0,8401	0,0255	0,0436		9	47
1887	31 446	—	68	39	64	39	132	0,1791	0,0054	0,0091	0,6055	0,0183	0,0307		6	64
1888	32 128	9	70	27	80	36	150	0,1606	0,0049	0,0081	0,6696	0,0204	0,0338		6	52
1889	32 914	6	188	35	75	41	263	0,1683	0,0048	0,0089	1,0779	0,0305	0,0570		12	79
1890	33 280	3	128	42	96	45	224	0,1866	0,0057	0,0095	0,9295	0,0282	0,0472		8	103
1891	33 878	54	431	47	110	101	541	0,3950	0,0122	0,0205	2,1133	0,0653	0,1096		8	91
1892	34 881	—	198	67	135	67	333	0,2326	0,0072	0,0133	1,1562	0,0360	0,0659		17	130
1893	35 350	—	254	67	132	67	386	0,2108	0,0067	0,0128	1,2138	0,0386	0,0735		10	142
1894	35 971	11	251	74	173	85	424	0,2526	0,0082	0,0159	1,2600	0,0410	0,0795		17	108
1895	36 240	10	180	67	155	77	335	0,2207	0,0072	0,0143	0,9603	0,0314	0,0621		10	95

tistik beider Länder sind diese Zahlen nicht zu brauchen. Andere gibt es aber für Frankreich nicht.

Ebenso wenig lassen sich die Verletzungen von Personen vergleichen, weil in Frankreich wiederum nur schwerere Verletzungen, und diese nicht einmal alle veröffentlicht werden, eine Verletzung ist eben in der französischen Statistik etwas anderes, als in der deutschen.

Eine Vergleichung ist also eigentlich nur soweit möglich, als es sich um Tödtung von Reisenden und Bahnbediensteten handelt. Bei diesen Tödtungen aber spielt, wie ich oben bereits bemerkt habe, der Zufall die grösste Rolle. Gleichwohl lässt sich aus der Statistik der Tödtungen für eine längere Reihe von Jahren ein gewisser Rückschluss auf die Betriebssicherheit der Eisenbahnen machen. Und für das Publikum muss es immerhin beruhigend wirken, wenn es sieht, dass im grossen ganzen auf einem Eisenbahnnetz nicht viel Reisende ums Leben kommen.

In der gleichfalls aus dem französischen Quellenwerk entnommenen Uebersicht, Anlage II, ist die Gesammtzahl der auf den französischen Eisenbahnen in den Jahren 1884 bis 1895 getödteten und verletzten Personen zusammengestellt. Bei den Tödtungen ist, wie in der deutschen Statistik unterschieden, ob sie beim Betrieb oder durch eigenes Verschulden und aus anderen Ursachen erfolgt ist. Darüber, ob die Selbstmörder eingerechnet sind, äussert sich die französische Statistik nicht. In der deutschen Statistik werden sie besonders und zwar nicht unter den Reisenden aufgeführt. Bei den Reisenden ist auch das Verhältniss der Tödtungen und Verletzungen zu der Anzahl der beförderten Personen und der Anzahl der gefahrenen Personen- und Wagenkilometer aufgeführt. Das Verhältniss zu den beförderten Personen und den gefahrenen Personenkilometern ist in der deutschen Statistik gleichfalls aufgeführt, statt der Wagenkilometer finden sich in dieser aber die Personenwagen-Achskilometer, ein richtigerer Maassstab. Bei den Tödtungen und Verletzungen der Bediensteten führt die französische Statistik neben den absoluten Zahlen wiederum die Wagenkilometer, die deutsche die Zugkilometer und die Wagenachskilometer auf.

Hiernach lassen sich, wenn man nicht nach dem Urmaterial neue Berechnungen aufstellen will, unmittelbar aus den Tabellen selbst nur vergleichen die absoluten Zahlen der getödteten Reisenden, das Verhältniss der Reisenden zu den beförderten Personen und zu den gefahrenen Personenkilometern (Anlage II, Spalte 7, 9, 10). Bei Spalte 9 ist indess zu bemerken, dass, wie das oben schon bemerkt ist, die blosse Zahl der beförderten Personen ohne die Entfernungen, auf denen sie gefahren sind, keinen richtigen Maassstab gibt. Beim Vergleich der deutschen und der französischen Zahlen ist dieser Punkt indessen nicht von so entscheidender Erheblichkeit, weil auch das französische Eisenbahnnetz ein ziemlich geschlossenes ist; so einheitlich, wie das preussische Staatsbahnnetz, ist es freilich nicht, da auf diesem seit dem Jahre 1885/86 jeder Reisende nur einmal gezählt wird, einerlei wieviel Direktionsbezirke er durchfährt. Die Anzahl der Reisenden muss also nach der Statistik in Preussen eine verhältnissmässig geringere sein, als in Frankreich, und die der Spalte 9 entsprechenden Zahlen würden für Preussen günstiger sein, wenn dort so gezählt würde, wie in Frankreich. In Anlage III (S. 976) sind, um wenigstens einige Anhaltspunkte für eine Vergleichung zu geben, die den Spalten 7, 9 und 10 der Anlage II entsprechenden Zahlen für die preussischen Staatsbahnen nach den amtlichen Betriebsberichten, zusammen- und, um die Vergleichung zu erleichtern, die französischen noch einmal daneben gestellt. Hieraus lässt sich mit einer über allem Zweifel erhabenen Bestimmtheit der Schluss ziehen, dass die Sicherheit der auf den Eisenbahnen beförderten Personen in Preussen in diesen 12 Jahren eine grössere war, als in Frankreich. Dass die Anzahl der getödteten Reisenden absolut grösser war in Frankreich, als in Preussen, hat seinen natürlichen Grund in dem grösseren Umfang des französischen Eisenbahnnetzes. Aber die Anzahl hat sich in Frankreich in den letzten 4 Jahren (das Unglücksjahr 1891 darf man natürlich nicht mitrechnen) gegenüber den ersten 7 Jahren nicht unwesentlich vermehrt. Auf den preussischen Staatsbahnen sind die Jahre 1885/86 und 1886/87 auffallend günstige, das Jahr 1893/94 ein besonders ungünstiges. Die Schwankungen der übrigen Jahre sind unerheblich. Im Verhältniss zur Zahl der beförderten Reisenden ist es in Preussen durchweg besser bestellt, im Verhältniss zu den gefahrenen Personenkilometern stehen die französischen Bahnen nur in einem Jahre (1884) besser, als die preussischen, im

Eisenbahnen.

Anlage II.

1884 bis 1895.

und verletzten Personen.

bedienstete						Andere Personen						Zusammen					
durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen		zusammen		auf 1 000 000 Wagenkilometer		beim Betrieb		durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen		insgesammt		beim Betrieb		durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen		insgesammt	
getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
201	586	208	657	0,0474	0,1499	6	27	184	75	190	102	15	311	415	716	430	1 037
185	502	187	559	0,0439	0,1312	2	17	117	43	119	60	6	133	322	626	328	759
168	402	177	449	0,0424	0,1077	7	14	162	63	169	77	22	186	354	522	376	708
170	334	176	398	0,0410	0,0926	2	22	158	69	160	91	8	154	367	467	375	621
185	422	191	474	0,0431	0,1069	4	27	148	58	152	85	19	149	360	560	379	709
232	505	244	584	0,0528	0,1265	2	36	145	76	147	112	20	303	412	656	432	959
186	580	194	683	0,0409	0,1439	1	5	163	108	164	113	12	236	391	784	403	1 020
240	685	248	776	0,0503	0,1573	—	19	171	127	171	146	62	541	458	922	520	1 463
253	794	270	924	0,0534	0,1828	1	30	211	119	212	149	18	358	531	1 048	549	1 406
271	756	281	898	0,0535	0,1709	—	13	250	120	250	133	10	409	588	1 008	598	1 417
210	539	236	674	0,0443	0,1213	—	1	223	108	223	109	28	360	516	820	544	1 180
215	481	225	576	0,0417	0,1068	3	18	201	110	204	128	23	293	483	746	506	1 039

Jahre 1885 sind sie diesen gleich, in allen anderen Jahren schlechter. Die preussischen Zahlen deuten auf eine fortschreitende Erhöhung, die französischen auf eine fortschreitende Verminderung der Sicherheit.

Es sind dies, wie gesagt, die einzigen Zahlenreihen, die sich ohne weiteres vergleichen lassen. Obgleich dieser Vergleich durchaus zu Gunsten der preussischen Staatsbahnen ausfällt, will ich doch nicht behaupten, ich hätte nunmehr bewiesen, dass der Betrieb auf den preussischen Bahnen ein unbedingt sicherer ist, als der auf den französischen. Um eine solche Behauptung mit Erfolg vertreten zu können, müsste der Versuch gemacht werden, noch tiefer in die beiden Statistiken hineinzusteigen, und es wird kaum möglich sein, etwa das Urmaterial oder wenigstens die Tabelle *B* der französischen Statistik für die letzten 12 Jahre zu erhalten. Aber soviel möchten meine Ausführungen doch beweisen, dass die abfälligen Bemerkungen über die Betriebssicherheit der preussischen Staatsbahnen, die gewisse deutsche Lobredner der französischen Eisenbahnen mit Gegenüberstellung nicht vergleichbarer Zahlen begründen und mit hämischer Freude in der Tagespresse verbreiten, durchaus unzutreffend sind. Geht man, wie ich das hier versucht habe, der Sache etwas tiefer auf den Grund, so lässt sich das eine mit völliger Bestimmtheit erklären: Aus der französischen Unfallstatistik der Jahre 1884—1895 lässt sich nicht der Beweis führen, dass die Betriebssicherheit der französischen Privatbahnen eine grössere ist, als die der deutschen Staatsbahnen.

Anlage III.

Preussische Staatsbahnen und französische Eisenbahnen.

Tödtungen (unverschuldete und verschuldete) von Reisenden in den Jahren 1884/85 bis 1895/96. (Frankreich 1884 bis 1895.)

Jahr	Anzahl der getödteten Reisenden		auf 1 000 000 beförderte Personen		auf 1 000 000 gefahrene Personenkilometer	
	preussische Staatsbahnen	französische Eisenbahnen	preussische Staatsbahnen	französische Eisenbahnen	preussische Staatsbahnen	französische Eisenbahnen
1884/85	37	32	—*)	0,15	0,010	0,005
1885/86	14	22	0,09	0,10	0,003	0,003
1886/87	17	30	0,10	0,14	0,003	0,004
1887/88	20	39	0,10	0,18	0,003	0,005
1888/89	23	36	0,11	0,16	0,003	0,005
1889/90	20	41	0,09	0,17	0,003	0,005
1890/91	30	45	0,11	0,19	0,004	0,006
1891/92	29	101	0,10	0,39	0,004	0,012
1892/93	24	67	0,07	0,23	0,003	0,007
1893/94	47	67	0,14	0,21	0,005	0,007
1894/95	26	85	0,07	0,25	0,005	0,008
1895/96	32	77	0,08	0,22	0,003	0,007

*) Diese Zahl fehlt in der Statistik, weil im Jahre 1884/85 nach anderen Grundsätzen gezählt ist, als in den folgenden Jahren.

A. v. d. L.

Weltwirthschaftliche Perspektiven.

Von **Paul Dehn.**

Als die ostasiatische Welt durch den Krieg zwischen China und Japan revolutionirt wurde, erhoben sich in Europa gewichtige Stimmen der Befürchtung über die möglichen Folgen des Eintrittes der beiden grossen Völkerschaften in die Weltwirthschaft. Man warf die Frage auf, ob die gelbe Rasse geeignet sei, die weisse in friedlichem Wettbewerb auf dem Weltmarkt zu verdrängen? Graf Waldersee äusserte in einem Gespräch besorgt, ob nicht der deutschen Industrie von der Aufschliessung des chinesischen Reiches eine ähnliche Gefahr drohe, wie sie Amerika für den deutschen Ackerbau gebracht habe. In England befürchtete man, es könnten mit Hilfe Japans die ungezählten Millionen Chinesen, die sich mit Spottlöhnen begnügen, zu Industriearbeitern abgerichtet werden und nicht nur den ostasiatischen Markt, sondern Europa selbst mit billiger Waare überschwemmen und die europäische Industrie empfindlich zurückdrängen. Noch weiter ging der französische Geschichtsschreiber Le Bon und entwarf ein äusserst dunkel gefärbtes Bild von dem bevorstehenden Niedergang Europas, es werde die Beute jugendfrischer, geringbedürftiger Barbaren werden und seine übersättigte, allzu anspruchsvoll gewordene und verweichlichte Kultur müsse zu Grunde gehen, um neuen Entwickelungen Platz zu machen.

Inzwischen ist man in Europa von solchen pessimistischen Anschauungen zurückgekommen. Zwar strebt Japan mit allen Kräften empor und beginnt jene Befürchtungen zu verwirklichen, indem es mit gewissen Waaren die europäische Konkurrenz nicht nur aus Asien vertreibt, sondern auch bis nach Europa vordringt. Aber diese Anfänge sind unerheblich, Japan ist zu klein, um sich der europäischen Industrie ernstlich fühlbar zu machen. Die Aufschliessung des chinesischen Reiches dagegen vollzieht sich ausserordentlich langsam und sollten jene Befürchtungen wirklich greifbare Gestalt annehmen, so würde Europa davon erst in einer späten, noch nicht absehbaren Zeit betroffen werden.

Vorläufig hat die europäische Welt in wirthschaftlicher Hinsicht näher liegende Sorgen. In den mitteleuropäischen Reichen beschäftigt man sich bereits, obwohl die Handelsverträge erst im Jahre 1903 ablaufen, mit tarifpolitischen Vorbereitungen, um ausreichend gerüstet dazustehen für neue Vertragsverhandlungen, schlimmstenfalls für mögliche Zollkriege. In den Vordergrund gerückt worden sind die handelspolitischen Fragen durch den Dingley-Tarif, mit dem die Vereinigten Staaten stärker als zuvor ihre europafeindliche Wirthschaftspolitik mit dem Bestreben bekundeten, die europäische Einfuhr thunlichst zurückzuhalten. Man hat in Europa diesen handelspolitischen Vorstoss über sich ergehen lassen, weil es nicht gelang oder vielleicht von vornherein unmöglich schien, eine Einigung der europäischen Staaten zu gemeinsamer Abwehr herbeizuführen, und weil der einzelne Staat in einem etwaigen Zollkrieg gegen die nordamerikanische Republik den Kürzeren gezogen hätte. Zur Verschärfung der handelspolitischen Schwierigkeiten hat zuletzt die Kündigung der Handelsverträge durch England beigetragen. Was Chamberlain, der leitende englische Handelspolitiker, will, liegt klar zu Tage, ein grossbritisches Reich, einen Zollverband zwischen England und seinen Kolonien annähernd nach dem Vorbilde des alten deutschen Zollvereins auf Grund gegenseitiger Meistbegünstigungszölle. Die britischen Kolonien sollen den englischen Industrieerzeugnissen Vorzugszölle gewähren, England auf diejenigen Waaren, welche seine Kolonien hauptsächlich ausführen, Einfuhrzölle legen, ohne sie für die Kolonien in Kraft zu setzen. Zu diesem Zweck kündigte England die Verträge, welche eine derartige Vorzugsbegünstigung in seinem Güteraustausch mit den Kolonien ausgeschlossen hatten.

Noch ist nichts näheres darüber bekannt geworden, wie die englische Regierung ihre Pläne zu verwirklichen gedenkt. Man pflegt in England nicht viel zu reden, man begnügt sich in solchen wichtigen Fragen mit blossen Andeutungen, welche von den Interessenten verstanden werden, man handelt. Gelingt es der englischen Regierung bis 1. August 1898, sich mit den Kolonien über die gegenseitigen Vorzugsbegünstigungen zu verständigen, so ist zwar der grossbritische Zollverband

hergestellt, aber noch keineswegs gesichert, denn er bedeutet eine Herausforderung und zugleich eine Schädigung aller derjenigen Staaten, welche bisher mit England im Meistbegünstigungsverhältniss standen, und dazu gehören alle Kulturstaaten der Erde, auf der einen Seite die europäischen Festlandsstaaten mit Russland, auf der anderen Seite die nordamerikanische Republik mit den mittel- und südamerikanischen Staaten.

Durch das Inkrafttreten von Vorzugsbegünstigungen der englischen Erzeugnisse in den britischen Kolonien werden die Industrieausfuhr-Staaten in Mitleidenschaft gezogen und je nach der Höhe ihrer Ausfuhr für die britischen Kolonien geschädigt, zunächst Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Frankreich, Italien und nicht zuletzt die nordamerikanische Republik. Meist interessirt an der Aufrechterhaltung der Meistbegünstigung für die englischen Kolonien und infolgedessen meistgeschädigt durch die Aufhebung dieser Meistbegünstigung dürfte Deutschland sein. Wird und kann Deutschland entsprechende Abwehrmaassregeln ergreifen? Diese Frage lässt sich noch nicht beantworten, nach der bisherigen Taktik der Reichsregierung aber kaum bejahen. Deutschlands Ausfuhr nach England ist so erheblich, dass man einen Zollkrieg mit England vermeiden möchte, obschon Englands Ausfuhr nach Deutschland noch bedeutender ist. Indessen sollte man doch nicht übersehen, dass durch die Vorzugsbegünstigungen zwischen England und den britischen Kolonien die deutsche Ausfuhr nicht nur nach den Kolonien, sondern auch nach England selbst beeinträchtigt werden muss. Es lässt sich die deutsche Ausfuhr nach England in drei Gruppen eintheilen. In solche Waaren, die für den englischen Markt bestimmt sind, ferner in solche Waaren, die über England nach den Märkten fremder, meist überseeischer selbständiger Staaten geführt werden, und endlich in solche Waaren, die durch englische Vermittelung in den britischen Kolonien Absatz finden. Tritt die bestehende Meistbegünstigung für die Kolonien ausser Wirksamkeit, so muss Deutschland darauf gefasst sein, nicht nur seine unmittelbare, sondern auch seine mittelbare über England gehende Ausfuhr nach den britischen Kolonien zu verlieren, was mit Gewissheit anzunehmen ist, da die betreffenden deutschen Waaren mit Hilfe des „Made in Germany" leicht ermittelt werden können. Es fragt sich freilich, welche Waarenmengen dabei in Betracht kommen, d. h. wie gross die mittelbare deutsche Ausfuhr nach den britischen Kolonien ist. Stellt sich heraus, dass diese Ausfuhr sehr erheblich ist, dass durch die Kündigung der Meistbegünstigungsverträge nicht nur die unmittelbare, sondern auch die mittelbare über England gehende deutsche Ausfuhr nach den britischen Kolonien beseitigt wird, so kann Deutschland unmöglich in einer passiven Handelspolitik gegenüber England verharren und muss darauf bedacht sein, Abwehrmaassregeln zu ergreifen entweder allein oder in Verbindung mit den anderen mitbenachtheiligten Industriestaaten.

Durch das Inkrafttreten von Vorzugsbegünstigungen der britischen Kolonialerzeugnisse bei der Einfuhr nach England werden auch die Agrikulturstaaten in Mitleidenschaft gezogen und nach Maassgabe ihrer Ausfuhr nach Grossbritannien geschädigt, zunächst die Vereinigten Staaten von Nordamerika, die mittel- und südamerikanischen Staaten, aber auch eine Anzahl europäischer Festlandsstaaten, darunter in minder erheblichem Maasse Deutschland, vor allem Russland. Wenn England den Erzeugnissen seiner Kolonien Vorzugsbegünstigungen gewährt, wenn es Getreide, Fleisch und Rohstoffe aus seinen Kolonien zollfrei einlässt, von diesen Erzeugnissen aber, falls sie aus anderen Staaten stammen, derart bemessene Zölle erhebt, dass die Vorzugsbegünstigung für die Kolonien eine wirksame ist, so wird die Einfuhr an Getreide, Fleisch und Rohstoffen aus den anderen Staaten sehr erschwert, wenn nicht ganz zurückgedrängt, und es verlieren diese Staaten einen sehr kaufkräftigen, vielleicht ihren ergiebigsten Markt theilweise oder gänzlich. Werden nun diese Staaten, werden die nordamerikanische Republik, die südamerikanischen Staaten und das russische Reich sich eine solche verletzende Benachtheiligung gefallen lassen ohne Vergeltungsmaassregeln zu ergreifen? Auch diese Frage kann zwar vorerst noch nicht beantwortet werden, dürfte aber nach dem bisherigen Verhalten der genannten Staaten nicht zu bejahen sein. In Washington und in Petersburg besitzt man ein starkes Gefühl für die Wahrung der wirthschaftlichen Interessen und eine wiederholt bekundete Thatkraft, die voraussichtlich auch gegenüber England nachdrücklich geltend gemacht werden wird, wenn der grossbritische Zollverband wirklich ins Leben treten sollte.

Allem Anscheine nach stehen schon im nächsten Jahre ernste handelspolitische Verwickelungen, welche auch die Interessen der Eisenbahnen in intensivster Weise berühren müssen, bevor. Als im Jahre 1883 der nordamerikanische Staatssekretär Blaine, der damals für die Präsidentschaft kandidirte, als das Ziel seines Programmes die Schaffung eines panamerikanischen Zollvereins verkündete, sprach man in den Kreisen kundiger englischer Politiker von der Möglichkeit eines Krieges für den Fall der Verwirklichung der Blaine'schen Politik, denn ein solcher Zollbund hätte Grossbritannien an seiner empfindlichsten Stelle getroffen. Heute liegen die Dinge etwa umgekehrt, Grossbritannien ist es, das die nordamerikanische Republik herausfordert und zwar nicht nur Amerika allein, sondern auch die europäischen Festlandsstaaten. Wer sich vergegenwärtigt, in welchem Maasse heutzutage die Lebensbedingungen namentlich der Industriestaaten von Ausfuhrinteressen abhängen, wie diese Ausfuhr immer mehr beschränkt wird durch Einfuhrerschwerungen und Selbständigkeitsbestrebungen der fremden Absatzmärkte, wie der internationale Konkurrenzkampf die Ausfuhrstaaten zu immer grösseren Anstrengungen treibt, wird die Möglichkeit, ja die Wahrscheinlichkeit von Kriegen um wirthschaftliche Interessen, um Meistbegünstigung oder Zucker oder dergleichen, nicht bestreiten können. Solche Kriege wären in der Weltgeschichte nicht neu, zu ihnen gehörten u. a. der Feldzug Cromwell's gegen die Niederlande und in diesem Jahrhundert der Opiumkrieg der Engländer gegen China.

Und wenn die Kriege der Zukunft wirklich Kämpfe um wirthschaftliche Interessen, um Absatzmärkte oder deren Zufuhrstrassen sein sollten, dann werden sie nicht wie bisher zu Lande ausgekämpft werden, weil es sich nicht mehr um Landerwerb handelt, sondern durch die Flotte auf dem Meere, in der Nähe der strittigen Interessenpunkte, vielleicht vom Vaterlande weit entfernt.

Mit Sicherheit kann gesagt werden, dass schon in nächster Zukunft wirthschaftliche Fragen durch das Prinzip der grossen Macht entschieden werden. In diesem Sinne sind auch die Darlegungen aufzufassen, die Graf Goluchowski, der österreichisch-ungarische Minister des Aeusseren, über die handelspolitische Lage den Delegationen gab. Graf Goluchowski sprach von dem vernichtenden Konkurrenzkampf, den die europäischen Staaten im Verkehr mit überseeischen Ländern theils schon führen, theils nächstens gewärtigen müssen, er hob hervor, dass dieser Konkurrenzkampf rasche und durchgreifende Gegenwehr erheische, sollen nicht die Völker Europas in ihren allerwichtigsten Lebensinteressen die empfindlichste Schädigung erfahren und dem allgemeinen Siechthum entgegengehen. Schulter an Schulter müssen sie kämpfen gegen die gemeinschaftliche Gefahr. Das 20. Jahrhundert, sagte Graf Goluchowski, kündigt sich für Europa an als ein Jahrhundert des Ringens ums Dasein auf handelspolitischem Gebiet, vereint sollten sich die europäischen Völker zusammenfinden, um in der Vertheidigung ihrer Daseinsbedingungen erfolgreich wirken zu können.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 29. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 43,344 km lange Strecke Chodorów-Podwysokie der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnstrecke Strassburg-Hagenau gelegene Haltepunkt Kurzenhausen, welcher bisher dem Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Eilstückgutverkehr gedient hat, wird am 15. d. Mts. auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Umwandelung von Stationen in Frachten-Haltestellen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Stationen Bernschlag und Gross-Globnitz der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl sind am 1. d. Mts. in Frachten-Haltestellen umgewandelt worden.

Aenderung von Stationsnamen. Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Nográder Lokalbahnlinie Aszód-Balassa-Gyarmat-Losoncz gelegenen Verladestation Tarnócz ist in Ipoly-Tarnócz abgeändert worden.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die „Nordd. Allgem. Zeitung" schreibt unterm 3. d. Mts.: Die „National-Zeitung" beschäftigte sich heute mit unserm neulichen Artikel über den **Wagenmangel** (vgl. Nr. 93 S. 949 d. Ztg.). Sie bleibt dabei, dass es sich empfehlen werde, die Einrichtung der gemeinschaftlichen Benutzung der Wagen im ganzen Bereich der preussischen Staatsbahnen zu beseitigen und 5 bis 6 Bezirke mit besonderem Wageneigenthum zu bilden. Um ihren Lesern diesen Vorschlag schmackhaft zu machen, konstruirt sich die Zeitung folgendes Beispiel:

„Die Centralstelle beordert bei der Lokalstelle in Bromberg sofort 200 Wagen nach Magdeburg. Bromberg hat verfügbare Wagen nur noch in Königsberg i. Pr., und werden dieselben sofort in Marsch gesetzt. Noch ehe andern Abends die 200 Wagen bis Berlin gelangt sind, meldet Berlin Ostbahn einen grossen verfügbaren Bestand von leeren Wagen und der Osten gleichzeitig Bedarf. Die Berliner leeren Wagen wandern also nach dem Osten und reisen bis Küstrin an den 200 leeren Wagen für Magdeburg vorbei."

So weit die „National-Zeitung". Wir bemerken dazu nur, dass eine solche Wagendisposition — ein Leerlauf von 200 Wagen von Königsberg bis nach Magdeburg zum Zweck des Ausgleichs und weiter noch Tags darauf ein Leerlauf in entgegengesetzter Richtung — von einem derartigen Mangel an Sachkunde und Geschicklichkeit zeugen würde, wie er bei unserer Staatsbahnverwaltung und den für die Wagenvertheilung verantwortlichen Stellen zweifellos nicht vorliegt.

— Mittelst Erlasses des königlich preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten sind die Eisenbahndirektionen zur gutachtlichen Aeusserung darüber veranlasst worden, ob nicht auf grösseren Uebergangsstationen, namentlich solchen, auf denen die Reisenden nach Lage der Züge genöthigt sind, einen Theil der Nacht zuzubringen, auch **für die III/IV. Klasse besondere Frauenräume** eingerichtet werden könnten. Zum Zweck der Absonderung würde die Herstellung leichter bis zur Decke reichender Wände in den vorhandenen Wartesälen genügen.

— Die gemischte Deputation, welche mit der Berathung über die Petition der Cranzer Bahn an den königlich preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten wegen Konzessionirung einer **Bahn von Cranz nach Nenkuhren** betraut worden war, hat in ihrer am 30. November stattgehabten Sitzung beschlossen: „Den Minister zu ersuchen, diese Konzession nicht zu versagen, der Königsberg-Cranzer Eisenbahn aber gleichzeitig die Verpflichtung aufzuerlegen, auf der Strecke Königsberg-Cranz den Vollbetrieb einzurichten."

— Aus Steinfurt wird gemeldet, dass der Kreistag einstimmig 576 000 M. für den Bau der **westfälischen Nordbahn** bewilligte. Auch die Stadt Gronau hat einen Beitrag von 340 000 M. für diese Bahn genehmigt.

— Einem im Regierungsbezirk Breslau zusammengetretenen Komitee ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige **Nebeneisenbahn von Breslau nach Carlsruhe O.-S.** über Laskowitz ertheilt worden.

— Der Centralverwaltung für Sekundärbahnen, Herrmann Bachstein zu Berlin, ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine als Fortsetzung der Eisenbahn Arnstadt-Ichtershausen geplante vollspurige **Nebeneisenbahn von Ichtershausen nach Erfurt** bezüglich des preussischen Staatsgebiets ertheilt worden.

— Der Ausschuss für den Bau einer Bahn **Mühlhausen-Eisenach** hat in einer kürzlich unter Vorsitz des Landraths Dr. Ritz-Waltershausen zu Eisenach abgehaltenen Konferenz beschlossen, die Strecke Mühlhausen-Mihla im Anschluss an die vom Staate als Vollbahn geplante Bahn Eschwege-Schwebda-Treffurt-Mihla-Hörschel-Eisenach als normalspurige Nebenbahn und Privatbahn herzustellen. Die Vorarbeiten, zu denen die Mittel zu zwei Dritteln vom Stadt- und Landkreise Mühlhausen und zu einem Drittel vom Herzogthum Gotha bereits bewilligt sind, sollen baldmöglichst in Angriff genommen werden. Von der ursprünglich geplanten Verbindung Mühlhausen-Treffurt wurde endgültig Abstand genommen.

— Wie die Münchener „Allgem. Ztg." mittheilt, werden seit mehreren Tagen unter Theilnahme des bayerischen Eisenbahnbataillons im Alsenzthal Vermessungsarbeiten für eine **Bahnlinie Mainz-Metz** vorgenommen. Dieselbe soll über Wendelsheim (Rheinhessen) durch das pfälzische untere Münsterthal geleitet werden, in Alsenz einmünden und so eine direkte Verbindung durch das pfälzische Moschelthal mit der Rhein-Nahebahn bis Metz herbeiführen.

— Die bei der **sächsischen Staatseisenbahnverwaltung** seit einer langen Reihe von Jahren aufgestellte **Rentabilitätsberechnung** für die einzelnen Linien ihres Bahnnetzes ist nunmehr auch für das Jahr 1896 erschienen. Nach der von der sächsischen Staatsregierung in der Budgetvorlage für 1898/99 abgegebenen Erklärung wird sie mit der vom Jahre 1898 ab beabsichtigten Einführung des neuen Rechnungsmusters und neuer Rechnungsvorschriften nicht mehr in der Lage sein, diesen Rentabilitätsnachweis für die einzelnen Linien in seitheriger Weise zu liefern. Ob an ihrer Stelle etwa ein anderer Nachweis für die Bemessung des Verkehrswerthes der einzelnen Linien beschafft werden kann, ist noch nicht entschieden.

Der vorliegende Nachweis ergibt für fast alle Linien das erfreuliche Bild der Steigerung ihrer wirthschaftlichen Bedeutung. Im ganzen lieferten die Staatseisenbahnen gegen das Vorjahr 9 284 110 M. Mehreinnahme, wovon 2 841 706 M. auf den Personenverkehr und 6 029 317 M. auf den Güterverkehr entfallen. Gegen den im Staatshaushaltsetat vorgesehenen Betrag waren die Einnahmen um 10 591 789 M. höher. Die Ausgaben nahmen gegen das Vorjahr um 3 750 644 M. zu und überschreiten den Voranschlag um 2 957 267 M. Der Ueberschuss ist um 5 533 466 M. höher als im Vorjahre und übertrifft die in den Etat eingestellte Summe um 7 634 522 M. Die allgemeine Verzinsung des Anlagekapitals stieg von 4,515 % auf 5,070 %.

Die Zahl der einen Zuschuss zu ihren Betriebskosten erfordernden Linien ist von 14 auf 12 gefallen. In beiden Jahren befanden sich unter ihnen 8 schmalspurige Linien. Während aber im Jahre 1895 diese Betriebszuschüsse den Betrag von 231 033 M. erforderten, betrugen sie im Jahre 1896 nur 121 703 M., also wenig mehr als die Hälfte.

Die normalspurigen Linien verzinsten ihr Anlagekapital mit 5,233 % (gegen 4,662 % im Vorjahre), die schmalspurigen Linien mit 0,665 (0,636) %.

— Die von der Mehrheit des bayerischen Eisenbahnrathes in Anregung gebrachte **Erhöhung der Eisenbahntarife für Mehl und Mühlenfabrikate** hat auch den **landwirthschaftlichen Centralverein von Braunschweig** beschäftigt. Man war hier anfangs der Ansicht, sich dieser Anregung im Interesse der kleinen Müller anschliessen zu müssen. Aber in der letzten Versammlung dieses Vereins wurde diese Auffassung schliesslich einstimmig abgelehnt. Man gelangte zu der Ueberzeugung, dass eine solche Erhöhung gleichbedeutend sein würde mit der Vernichtung der braunschweigischen Weizenmüllereien, dass sie demnach für die braunschweigische Landwirthschaft eine schwere Schädigung bedeutet. Ausserdem nahm man an, dass die Maassregel dem kleinen Müller nichts nützen, wohl aber vielen grossen Mühlenbetrieben, z. B. in Mannheim usw., zu gute kommen werde.

— Auf der in Frankfurt a/M. am 8. und 9. d. Mts. stattfindenden **europäischen Fahrplankonferenz** werden Vertreter von 2 belgischen Bahnen (Staatsbahn und Centralbahn), von

2 dänischen Bahnen (Staatsbahnen und Lollandfalsterbahnen), von 5 französischen Bahnen (Staatsbahnen, Nordbahn, Ostbahn, Westbahn und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn), von 5 englischen Bahnen (grosse englische Ostbahn, Midland-Eisenbahn, Südostbahn, London-Chatham und Dover-Eisenbahn und London-Brighton-Eisenbahn), von 3 italienischen Bahnen (adriatisches Netz und italienische Mittelmeer-Eisenbahn, dann Vesuvbahn), von 3 holländischen Bahnen (holländische Eisenbahngesellschaft, Gesellschaft für den Betrieb der niederländischen Staatsbahnen und der nordbrabant-deutschen Eisenbahn), von 2 norwegischen Bahnen (Staatsbahnen und norwegische Hauptbahn), von 5 russischen Bahnen (Moskau-Brester, russische Südwestbahn, Warschau-Wiener, St. Petersburg-Warschauer und Iwangorod-Dombrovaer Bahn), von 5 schweizerischen Bahnen (Gotthard-, Nordostbahn, schweizer Central- und vereinigte Schweizerbahnen sowie Jura-Simplonbahn) anwesend sein, ausserdem werden die rumänische Staatsbahn, die serbischen Staatsbahnen, die schwedischen Staatsbahnen, die orientalischen Bahnen, 48 deutsche Staats- und Privatbahnen, darunter die 21 königlich preussischen Eisenbahndirektionen, 24 österreichische Staats- und Privatbahnen, ferner verschiedene Dampfschifffahrt-Gesellschaften von Kopenhagen, Vlissingen, Schweden, vom Vierwaldstätter- und Genfersee, dann die kaiserlich deutsche Postdampfschifffahrts-Unternehmung in Kiel, die deutsche Rhederei der Postdampfschifffahrt Stralsund-Malmö, die Direktion der österreichischen Lloyddampfer und der Donaudampfschifffahrt-Gesellschaft auf dieser von etwa 200 Oberbeamten beschickten Konferenz vertreten sein. Vertreter der spanischen, portugiesischen und luxemburgischen Bahnen betheiligen sich nicht, wohl aber solche der internationalen Schlafwagengesellschaften in Paris und Brüssel.

— Der Magistrat der Stadt Grabow in Mecklenburg hatte gegen den preussischen Eisenbahnfiskus **Klage auf Zahlung einer Entschädigungssumme** erhoben, weil dieser entgegen den bei Gründung der Berlin-Hamburger Bahn gepflogenen Verhandlungen schon seit längerer Zeit gewisse Schnellzüge nicht mehr halten lässt. Das Landgericht in Altona hatte den Anspruch des Magistrats auf diese Entschädigung anerkannt, ihre Höhe festzusetzen war ferneren Verhandlungen vorbehalten worden. Auf die vom Eisenbahnfiskus eingelegte Revision hat nach Mittheilungen der Tagespresse auch das Oberlandesgericht in Kiel zu Gunsten der Stadt entschieden. Voraussichtlich wird in dieser Sache ein Erkenntniss des Reichsgerichts herbeigeführt werden. („Brgd. Ztg.“)

— Am 22. v. Mts. tagte im berliner Marienheim, im Interesse der vom Verein zur Fürsorge für die weibliche Jugend ins Leben gerufenen **Bahnhofsmission** eine zahlreich besuchte Versammlung. Pfarrer Burckhardt berichtete über den jetzigen Stand der Bahnhofsmission, welche mit 2 berufsmässigen und 80 freiwilligen Helferinnen zu den Quartalszeiten, also 4 Mal im Jahre an 3—6 Tagen, auf den 9 grossen Berliner Bahnhöfen alle wichtigen Züge besetzt und auch in den Zwischenzeiten je nach Bedarf den Bahnhofsdienst versieht. Er wies die Nothwendigkeit einer Ausdehnung der nachgehenden Fürsorge und die Bedeutung der letzteren nach und empfahl dafür das Doppelprinzip der Centralisation und Decentralisation. In allen Stadttheilen Berlins sollen sich daher Helferinnengruppen bilden, deren Mittelpunkt eine Berufsarbeiterin, deren Stützpunkt möglichst ein vorhandenes Heim oder eine ähnliche Anstalt ist, und welche ihre Direktive von der Hauptkommission erhält und ihre Berichte dorthin sendet.

— Kürzlich fand in Stuttgart unter dem Vorsitz des Geheimen Hofraths Dr. von Jobst eine Berathung der Ortsvorsteher von Stuttgart, Heilbronn, Esslingen und Cannstatt sowie der Vorstände der beiden Handelskammern Stuttgart und Heilbronn sammt Mitgliedern statt, behufs Feststellung derjenigen Maassnahmen, welche zur **Hebung der Neckarschifffahrt** ins Auge zu fassen sein werden. Wie bekannt, haben auf Anregung des Vorsitzenden vor einem Jahrzehnt eingehende Erhebungen über die Wiedereröffnung der Schifffahrt auf dem mittleren Neckar stattgefunden. Neuerdings ist an manchen Neckarorten, namentlich in Esslingen, der Wunsch nach Wiederaufnahme der damaligen Untersuchungen dringender hervorgetreten. Damals hatte man gefunden, dass eine blosse Verbesserung der natürlichen Fahrrinne nicht genüge. Vielmehr erscheint ein rentabler Betrieb nur dann als gesichert, wenn ein vom Neckar zu speisender Schleusenkanal mit 1,5 bis 2 m Tiefe von Esslingen bis Mannheim erbaut würde, sodass Schiffe von 8000 bis 12000 Ctr. Tragkraft ohne Umladung in Mannheim die Kohle von der Ruhr und die über Holland eingehenden Rohmaterialien und Produkte heraufschleppen, wie das von hier abgehende Frachtgut thalabwärts bringen könnten. Mit einem solchen Kanal würde eine so beträchtliche Frachtersparniss erzielt werden können, dass sich auch eine genügende Thalfracht voraussichtlich ergeben würde. Vor einem Jahrzehnt scheute man vor den hohen Anlagekosten zurück. Die neueren Anstrengungen aber für die Förderung der Binnenschifffahrt in ganz Deutschland, wie namentlich für die konkurrirende Mainstrasse, lassen derartige Bedenken nicht mehr als so gewichtig erscheinen. Angedeutet wurde auch, dass vielleicht eine weitere Thalfracht durch den späteren Anschluss an die immer wieder erörterte Verbindung des Neckars mit der Donau geführt werden könnte. Als die Grundbedingung des ganzen Unternehmens wurde die Kanalisirung des Neckars zunächst von Heilbronn bis Mannheim befunden. Die ganze Frage ist für alle Neckarorte und für die Entwickelung von Handel und Gewerbe des ganzen Landes eine so wichtige, dass sie endgültig klargelegt werden sollte. Es handelt sich darum, festzustellen, inwiefern die den neueren Anforderungen und Erfahrungen entsprechende Erbauung eines Schleusenkanals von Mannheim bis Esslingen Aussicht auf Verwirklichung und auf Erzielung einer Rente unter der Voraussetzung hat, dass die Anlage von den betheiligten Staaten à fonds perdu übernommen wird. Zu diesem Zweck soll eine in der Erbauung und dem Betrieb von Schifffahrtskanälen erfahrene Autorität dafür gewonnen werden, dass unter ihrer Leitung die erforderlichen Pläne, zu denen die wesentlichen Vorarbeiten schon vorliegen, erstellt und zugleich auch die neueren betriebstechnischen Erfahrungen in Bezug auf die Rentabilität dargelegt werden. Je nach dem Ergebniss dieser Untersuchung wird an die betheiligten Orte in Württemberg und Baden eine Einladung zur Einleitung der weiteren Schritte ergehen.

— **Personalnachrichten.** Der preussische Regierungs- und Baurath von der Ohe, bisher in Stargard i/P., ist als Vorstand der Betriebsinspektion nach Meseritz versetzt.

Der Obermaschinenmeister, tit. Baurath Fischer, bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen, ist in den Ruhestand getreten.

Der Direktor der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft Baurath Bruhn ist in der Nacht vom 4. zum 5. d. Mts. gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— Im österreichischen Abgeordnetenhause wurde bezüglich der **fachlichen Ausbildung der technischen Eisenbahnbediensteten** nachstehender Antrag eingebracht: Das hohe Haus wolle beschliessen: „Die Regierung wird aufgefordert, der fachlichen Ausbildung der Eisenbahnbediensteten (Beamte, Unterbeamte, Diener) technischer Richtung ihre volle Aufmerksamkeit zuzuwenden und zu diesem Zwecke: 1. Die Erweiterung der Lehrverfassung der technischen Hochschulen durch grössere Berücksichtigung des Verkehrs- und Verwaltungsdienstes bei den Eisenbahnen zu veranlassen. 2. Eigene Eisenbahnfachschulen zu errichten beziehungsweise auf die Errichtung solcher Schulen hinzuwirken. Dieser Antrag wolle dem zu wählenden Eisenbahnausschusse zur Vorberathung zugewiesen werden.“

— Am 3. d. Mts. fand die regelmässige Herbstsession des **Staatseisenbahnrathes** unter Vorsitz des neuernannten Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek statt. Kammerpräsident Abg. Mauthner begrüsste zunächst den Minister namens des Staatseisenbahnrathes, indem er auf dessen bisherige Wirksamkeit im Interesse von Industrie und Handel hinwies und der Erwartung Ausdruck gab, dass derselbe auch in seiner jetzigen Stellung die Interessen des Verkehres wohlwollend fördern werde. Mitglied von Struszkiewicz schloss sich dieser Kundgebung namens der Landwirthschaft an. Der Eisenbahnminister dankte für die freundliche Begrüssung und erwiderte, dass seine ganze Vergangenheit dafür bürge, dass er innerhalb seines Wirkungskreises den berechtigten Forderungen des Gewerbefleisses stets vollste Berücksichtigung werde zu theil werden lassen. Der Minister beantwortete sodann eine von dem Mitgliede Obratschai gestellte Interpellation bezüglich der Einführung des Zonentarifes für den Personenverkehr auf der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Bahn. Der Staatseisenbahnrath wendete sich hierauf der meritorischen Behandlung der auf der Tagesordnung stehenden Gegenstände allgemeiner Natur zu. Unter den behandelten Anträgen gelangte ein Antrag des Reichsrathsabgeordneten Dr. Russ zur Erörterung, welcher im Hinblicke auf die in der letzten Zeit vorgekommenen Eisenbahnunfälle die Einführung eines regelmässigen Betriebs-Elementarunterrichtes bei den österreichischen Staatsbahnen sowie bei sämmtlichen österreichischen Privatbahnen bezweckt. Der Referent wies auf die bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestehenden, geradezu mustergültigen Einrichtungen hin und empfahl die Annahme des Antrages.

In der Debatte wurde von mehreren Seiten auf die Ueberbürdung des Personals hingewiesen und der Eisenbahnminister ersucht, auf die möglichste Vermeidung einer solchen Ueberbürdung hinwirken zu wollen.

Ein Mitglied lenkte die Aufmerksamkeit auf die bei der Wiener Freiwilligen Rettungsgesellschaft bestehende Samariter-

schule und hält die Schulung des Personals behufs erster Hilfeleistung bei Eisenbahnunglücksfällen für dringend wünschenswerth.

Der Regierungsvertreter führte aus, dass das Eisenbahnministerium keinen Grund habe, dem Antrage Russ entgegenzutreten. Zwischen den Einrichtungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den österreichischen Staatsbahnen bestehe kein anderer Unterschied, als dass die ersteren vielleicht etwas opulenter seien. Was die Ueberbürdung des Personals anbelangt, so beschäftige sich das Ministerium bereits seit mehr als einem Jahre mit dieser Frage und stehe unmittelbar vor der Ausgabe der diesbezüglichen Normen.

Aus dem Berichte über die Verbesserungen des Fahrplanes, welche für den Sommer 1898 geplant sind, verdient Erwähnung, dass von Juli bis September 1898 die Führung eines Luxuszuges von Wien nach Innsbruck geplant ist, welcher diese Strecke in ungefähr 11 Stunden zurücklegen wird. Die beantragte Einführung der IV. Wagenklasse bei den österreichischen Staatsbahnen wurde auf Antrag des Referenten aus verkehrstechnischen, finanziellen und sozialpolitischen Rücksichten abgelehnt. Dagegen sprach sich der Staatseisenbahnrath für die Ermässigung der Perronkartengebühr auf 10 Heller aus. Von der Behandlung mehrerer auf eine Stellungnahme des Staatseisenbahnrathes gegenüber der projektirten Transportsteuer abzielenden Anträge sah der Eisenbahnrath in der Voraussetzung ab, dass von der neuen Regierung die Frage der Einführung einer Transportsteuer nicht weiter verfolgt werden würde.

In Bezug auf Tarif- und sonstige kommerzielle Angelegenheiten beschloss der Staatseisenbahnrath u. a. die Einsetzung eines 9 gliedrigen Unterausschusses zur Revision des neu herauszugebenden Gütertarifstheil I und empfahl der Regierung die Vereinheitlichung der Waarenklassifikation für alle im Staatsbetrieb stehenden Lokalbahnen. Der Staatseisenbahnrath befürwortete ferner Tarifermässigungen für einige Artikel, so für Wagen und Wagenbestandtheile als Eilgut für Maschinen, Wollgarne und Schafwolle, für Cerealien in der Relation Triest-Bodensee-Ostschweiz usw. Auch wurde eine Resolution beschlossen, welche die Regierung auffordert, mit allen Mitteln auf die Herabsetzung der ausserordentlich hohen, die industrielle Entwickelung Steiermarks empfindlich hemmenden Tarife der Graz - Köflacher Bahn hinzuwirken.

An den Antrag, betr. die Auszahlung der Nachnahmen durch die Postsparkasse und Beschleunigung des Nachnahmeverkehres überhaupt knüpfte sich eine lebhafte Debatte. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums gab die Erklärung ab, dass die Staatsbahnverwaltung sich mit dieser Frage bereits seit längerer Zeit eingehend befasse und im Interesse der Beschleunigung des Nachnahmeverfahrens insbesondere in Erwägung ziehe, die Avisirung der eingegangenen Nachnahmen an die Versandstation fallen zu lassen und die unmittelbare Auszahlung der Nachnahmen durch die Bestimmungsstation einzuführen. Das Ministerium hoffe, die dieser Maassregel im Wege stehenden Schwierigkeiten überwinden zu können. Im Zusammenhange hiermit werde auch die Flüssigmachung der Nachnahmen durch die Postsparkasse studirt. Das Eisenbahnministerium beabsichtige überhaupt, den Verkehr der Staatsbahnkassen mit der Postsparkasse zu einem innigeren zu gestalten und auch die Frachtgebühren von Seite der Parteien durch die Postsparkasse einheben zu lassen. Es sei gedacht, diese Reform mit dem heute bei den Staatsbahnen bestehenden Frachtkreditverfahren in Verbindung zu bringen.

— Die **Betriebsausweise** der zwei ersten Novemberdekaden der **Kaiser Ferdinands - Nordbahn** liessen darauf schliessen, dass der Monatsausweis für November ziemlich ungünstig ausfallen werde. Thatsächlich ergibt sich für November allein provisorisch ein Ausfall von über 257 000 fl. gegen die gleiche Periode des Vorjahres. Allein die definitive Abrechnung für August hat das überraschend hohe Plus von über 209 000 fl. ergeben. Ueberraschend deshalb, weil bekanntlich in den August ein Theil der Hochwasserkatastrophe fiel und man vermuthen musste, dass dieses Elementarereigniss eine beträchtliche Verminderung der Einnahmen zur Folge haben werde. Infolge dieses Umstandes hat der Gesammtabgang vom 1. Januar bis zum 30. November trotz des hohen Minus im November keine nennenswerthe Erhöhung erfahren. Er beträgt für die ersten 11 Monate rund 412 000 fl.

— Dem mit 1. Januar k. J. auf der österreichischen Strecke der **Kaschau-Oderberger Bahn** in Kraft tretenden neuen Personentarif liegen folgende ermässigte Preise zu Grunde: I. Personen- und gemischte Züge: I. Klasse 6 Heller, II. Klasse 4 Heller und III. Klasss 2,3 Heller für das Kilometer. Die Berechnung der Fahrpreise erfolgt nach der Zoneneintheilung des Personentarifes der österreichischen Staatsbahnen vom 1. Januar 1893, d. i. bis zur Entfernung von 50 km nach Zonen à 10 km, für Entfernungen von über 50 km für 65 km. Die Schnellzugspreise der III. Klasse ergeben sich durch Zuschlag von 1 Heller für das Kilometer zu den Personenzugsfahrpreisen III. Klasse; für die I. und II. Klasse tritt bei Schnellzügen ein Zuschlag von 50 % hinzu. II. Lokalzüge mit ermässigten Fahrpreisen: III. Klasse 2,38 Heller für das Kilometer.

Die Berechnung der Fahrpreise III. Klasse bei Lokalzügen mit ermässigten Fahrpreisen erfolgt nach den thatsächlichen Kilometerentfernungen. Die bezüglich der Lokalzüge angeführte Bestimmung hat ihren Grund in der Erwägung, dass ungeachtet des niedrigen normalen Einheitssatzes III. Klasse infolge der zonenweisen Fahrpreisermittelung sich Fahrpreise ergeben würden, die höher wären, als jene der gegenwärtig bestehenden, jedoch zur Auflassung bestimmten IV. Wagenklasse. Um in dieser Beziehung eine Tarifverschlechterung zu vermeiden, ist durch den Ausnahmetarif Vorsorge getroffen, dass ungeachtet der Aufhebung der IV. Wagenklasse die für dieselbe bisher bestandenen ermässigten Fahrpreise auch fernerhin, und zwar bei Benutzung der III. Klasse bestimmter Lokalzüge, von denen, wie bisher, täglich zwei in jeder Richtung verkehren sollen, wirksam bleiben werden.

— Die Konzessionsverhandlungen in Angelegenheit der **Ueberetscherbahn** sind dem Vernehmen nach zum Abschlusse gelangt und steht die Konzessionsertheilung unmittelbar bevor. Die Ueberetscherbahn geht von Bozen nach Sigmundskron im Péagewege und führt von da über Eppans und Kaltern als normalspurige Lokalbahn. Das Anlagekapital ist mit rund 1 250 000 fl. veranschlagt und wird durch Ausgabe von Prioritäts- und von Stammaktien beschafft. Die Bahn wird ohne staatliche Beihilfe finanzirt; das Land Tirol leistet einen Beitrag von 50 000 fl. Der Betrieb wird von der Südbahn geführt werden, was sich schon deshalb empfiehlt, weil der beschränkte Raum auf dem Bahnhofe in Bozen die Anlage einer selbständigen Stationsanlage für die neue Lokalbahn nicht gestattet.

— **Ein neuer Orient - Expresszug.** Demnächst soll ein Orient-Expresszug über Hamburg, Berlin, Krakau, Lemberg, Czernowitz, Bukarest, Konstantinopel zu verkehren beginnen. Seit kurzem finden bereits — wie aus Lemberg telegraphirt wird — auf einzelnen Theilstrecken dieser Route Probefahrten statt.

— **Ergebnisse der Unfallsstatistik im Jahre 1896.** Dem von Seite der Direktion der Berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen herausgegebenen Berichte über die Gebahrung im Jahre 1896 ist zu entnehmen, dass in diesem Jahre 198 952 Personen mit einer Lohnsumme von 92 904 146,05 fl., gegen 168 633 Personen mit einer Lohnsumme von 87 674 618,94 fl. im Jahre 1895 versichert waren. Die Zahl der zur Anzeige gelangten Unfälle hat 7 780 (6 825)*) betragen, wovon 1 998 (1 877) eine Entschädigung begründeten. Von diesen Unfällen ereigneten sich 1 201 (847) beim eigentlichen Bahnbetriebe, nämlich 813 (665) beim Verkehre und Verschieben von Zügen oder Lokomotiven, 292 (100) beim Handverschub, bei Bahnwagen und Draisinenfahrten und 96 (82) bei der Bedienung von Nebenanlagen. Die Folge der Verletzungen war in 1 657 (1 530) Fällen eine vorübergehende Erwerbsunfähigkeit von länger als 4 Wochen, in 136 (144) Fällen eine dauernde theilweise Erwerbsunfähigkeit und in 47 (60) Fällen eine dauernde gänzliche Erwerbsunfähigkeit, während in 158 (143) Fällen der Tod des Verletzten eingetreten ist. Nach den tödtlich Verunglückten hinterblieben 306 (286) Personen.

Die finanziellen Ergebnisse der Unfall-Versicherungsanstalt liefern folgendes Bild: An Einnahmen: Versicherungsbeiträge der Eisenbahnverwaltungen 1 403 663,23 (1 247 098,25) fl., Zinsen für die fruchtbringend angelegten Reserven 31 077,18 (8 035,40) fl., vom Vorjahre übernommene reservirte Beträge 1 310 859,76 (203 279,05) fl., aus dem Reservefonds entnommen 18 183,95 (14 394,19) fl., Kursgewinn an Effekten 2 450,43 (—,—) fl., und verschiedene andere Einnahmen 868,57 (1 157,74) fl., demnach insgesammt 2 767 103,12 (1 473 964,63) fl. An Ausgaben: Unfallsentschädigungen 2 687 401,80 (1 423 737,25) fl., Verwaltungskosten 59 669,72 (40 124,94) fl., einmalige Unterstützung an Hinterbliebene 1 670 (1 040) fl., Inventarabschreibungen 219,21 (954,87) fl., buchmässiger Kursverlust —,— (1 271,05) fl., Dotirung des Reservefonds 1 500 (3 000) fl., Beitrag zum Spezial-Reservefonds 11 067,42 (—,—) fl. und Sonstiges 5 574,97 (3 835,92) fl., sonach zusammen 2 767 103,12 (1 473 964,63) fl.

Die Zahl der Schiedsgerichtsklagen betrug mit Einschluss von 18 aus dem Vorjahre unerledigt übernommenen Klagen 170. Von diesen blieben mit Ende 1896 57 Klagen unerledigt, in 5 Fällen wurde das Verfahren eingestellt; 35 Klagen wurden theils freiwillig, theils nach erfolgter gänzlicher oder theilweiser Klageerstellung zurückgezogen. Es fanden sonach 73

*) Die Ziffern in Parenthese beziehen sich auf das Jahr 1895.

Klagen ihre Erledigung durch ein schiedsgerichtliches Erkenntniss. Von diesen 73 Klagen wurden 55 (75,34) % als unbegründet abgewiesen, während in 12 Fällen (16,44 %) der angefochtene Bescheid gänzlich, in 6 Fällen (8,22 %) theilweise aufgehoben worden ist.

— **Zwei gerichtliche Entscheidungen, betreffend die Berechnung der Lieferfristen.** Ein am 24. Oktober 1896 aufgegebener Wagen Weizen wurde dem Empfänger seitens der Bestimmungsstation am 3. November 1896 9 Uhr Morgens zum Bezuge avisirt. Die Lieferfrist für die bezeichnete Sendung, welche sonst bereits am 1. November abgelaufen gewesen wäre, verlängerte sich gemäss § 63 des Betriebsreglements dadurch um einen weiteren Tag, dass der 1. November auf einen Sonntag fiel. Der Adressat war nun der Anschauung, dass diese verlängerte Lieferfrist am 2. November bereits um 12 Uhr Mittags abgelaufen gewesen wäre, und beanspruchte von der Bahnanstalt auf Grund der um mehr als 12 Stunden verspäteten Lieferung gemäss § 87 des Betriebsreglements Schadenersatz. Die Bahnverwaltung machte dagegen geltend, dass sie zur Ersatzleistung nicht verpflichtet sei, da die Lieferfrist erst am 2. November um Mitternacht abgelaufen wäre, und somit nur eine neunstündige und daher nicht zu vertretende Verspätung vorliege.

Das Wiener Bagatellgericht in Handelssachen erkannte zu Gunsten der verklagten Bahnverwaltung, indem es von der Erwägung ausging, dass das Betriebsreglement, indem es für den Zeitpunkt des Ablaufes der durch zwischenfallende Sonn- oder Feiertage verlängerten Lieferfrist keine Bestimmungen traf, dies in der Absicht unterliess, um analog der Bestimmung des § 903 Bürgerlichen Gesetzbuchs der Eisenbahn als der Verpflichteten den ganzen auf den Sonn- oder Feiertag fallenden Werktag für die Erfüllung ihrer Verpflichtung zu statten kommen zu lassen.

In einem anderen Falle hatte eine Wiener Firma am 11. Oktober 1896 einen Wagen Weizen aufgegeben und sich mit der Einlagerung bis zur thunlichen Verladung einverstanden erklärt. Der Originalfrachtbrief sowohl, wie das ausgefertigte Duplikat waren seitens der Aufgabestation am 11. Oktober abgestempelt worden. Der erstere wurde auch überdies von der Aufgabestation am 19. Oktober abgestempelt; die letztere Abstempelung befand sich in der Rubrik „Stempel der Versandstation“, während der Stempel am 11. Oktober an der im Frachtbriefe für den Duplikatsstempel reservirten Stelle angebracht war. Die Sendung langte am 24. Oktober am Bestimmungsorte an, worauf der Versender gemäss § 87 des Betriebsreglements gegen die Bahnverwaltung auf Schadenersatz klagte, weil bei Vergleichung des dem Frachtbriefe und dem Duplikate aufgedrückten Tagesstempels vom 11. Oktober der Aufgabestation und des Ankunftstages vom 24. Oktober sich eine Verspätung der Lieferfrist um mehr als 4 Tage ergibt.

Die verklagte Bahn wendete ein, dass der Tagesstempel vom 11. Oktober irrthümlich aufgedruckt, die Sendung erst am 19. Oktober abbefördert worden sei und der Frachtbrief auch einen zweiten Stempel mit dem richtigen Datum vom 19. Oktober trage. Das Wiener Bagatellgericht in Handelssachen verurtheilte die verklagte Bahnverwaltung zum Ersatz. Der von der Verklagten vorgebrachte Hinweis auf die mit Einverständniss des Klägers erfolgte Uebernahme der Sendung bis zur thunlichen Verladung wurde seitens des Gerichts nicht für stichhaltig anerkannt, da in einem solchen Falle die Aufdrückung des Abfertigungsstempels nach § 55 des Betriebsreglements erst dann stattzufinden hat, wenn die Beförderung möglich ist. Da nun dem Frachtbriefe der Tagesstempel vom 11. Oktober beigesetzt ist und dieser gemäss §§ 54 und 55 des Betriebsreglements als Zeichen der Annahme zur Abfertigung dient und in der Beisetzung der beiden Tagesstempel ein Irrthum nicht liegen könne, da auch ein Duplikatsfrachtbrief mit dem Tagesstempel vom 11. Oktober ausgefolgt wurde, so ist durch den Originalfrachtbrief und das Duplikat der Beweis erbracht, dass das Gut am 11. Oktober zur Beförderung angenommen worden, und es läuft vom diesem Tage die zu berechnende Lieferfrist.

Ob ein Gegenbeweis gegen die durch den Tagesstempel bewirkten gesetzlichen Annahmen zulässig ist, darüber war mit Rücksicht darauf, dass ein solcher nicht angeboten wurde, nicht zu entscheiden.

— **Triests Verkehr zu Lande im Oktober d. J.** So wie die vorhergegangenen Monate des laufenden Jahres zeigt auch der Monat Oktober gegenüber derselben Periode des Vorjahres eine ziemliche Steigerung des Gesammtverkehres, und zwar betrug dieselbe 185 353 q oder 16,44 %, indem im ganzen 1 313 453 q Waaren gegen 1 218 100 q im Oktober 1896 zu Lande ein- und ausgeführt wurden.

Die Einfuhr zu Lande bezifferte sich im Berichtsmonate auf 723 065 q gegenüber 611 327 q in 1896, woraus ein Plus von 111 748 q oder 18,296 % resultirt. Hier ist in erster Reihe der Artikel Zucker hervorzuheben, von welchem um 45 502 q mehr eingeführt wurden.

Die Ausfuhr zu Lande betrug im Monate Oktober 590 378 q gegen 516 773 q im Vorjahre; das sich daraus ergebende Plus beträgt somit 73 605 q oder 14,26 %. Mehr ausgeführt wurden im Vergleiche zum Vorjahre u. a. Weizen (+ 30 257 q), Steinkohlen und Koks (+ 26 147 q), Mais (+ 14 108 q) usw.

Von Bedeutung ist die Minderausfuhr von Baumwolle, welche diesmal 18 326 q beträgt. Dieselbe ist auf eine erfolgreiche Konkurrenz der deutschen Häfen zurückzuführen.

An dem Gesammtverkehre betheiligte sich die Südbahn mit 942 366 q = 71,74 %, die Staatsbahn mit 273 361 q = 20,81 %, während 97 776 q oder 7,44 % per Achse befördert wurden.

— **Fusion ungarischer Vizinalbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat die Fusion der Békéser Komitats-, der Kis-Ujszállás-Dévaványa-Gyomaer und der Mátraer Vizinalbahnen genehmigt. Die neu zu gründende Aktiengesellschaft wird den Namen „Mátra-Körösvidék“ führen. Der Minister hat die Mátraer Eisenbahngesellschaft zugleich aufgefordert, die im Interesse der Fusion nothwendigen Verfügungen unverzüglich in Angriff zu nehmen.

— In den jüngsten Tagen fand die Konzessionsverhandlung der **Gross-Kikinda-Perjámoser Vizinalbahn** statt. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit, welche sich bei der auf die Ueberbrückung der Maros bezüglichen Frage ergeben hat, wurde die Führung der Eisenbahn bis Pécska fallen gelassen und die in Rede stehende Linie wird vorerst nur von Gross-Kikinda über Lovrin bis Perjámos geführt werden. Die Kosten dieser 40,2 km langen Strecke mit einem Geleise wurden mit 1 300 000 fl. festgesetzt. Die neue Vizinalbahn soll ausser den Anschlusstationen Gross-Kikinda, Lovrin und Perjámos noch die Stationen Nákófalva, Nagy-Komlós, Kiss-Oesz und Pészák erhalten.

Vereins-Ausland.

— Betreffs der Festsetzung der Grundsätze für die **Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrags und des Anlagekapitals der Centralbahn** fasste der **schweizerische Bundesrath** folgende Beschlüsse:

Es werden folgende Grundsätze für maassgebend erklärt:

I. Anlagekapital. Es umfasst im Sinne der Konzessionen 1. die gemäss der Gesetzesvorschrift der Baurechnung zur Last fallenden Unkosten bezw. Anschaffungskosten für a) Bahnanlagen, d. h. feste Einrichtungen mit Ausschluss des Oberbaues, b) Oberbau, c) rollendes Material, d) Mobiliar und Geräthschaften und zwar für die in Betrieb stehenden und für die in Bau befindlichen Linienobjekte. 2. Materialvorräthe. Bezüglich der letzteren ist der Vorbehalt getroffen, dass diese bei Uebergabe der Bahn an den Bund in einem für eine regelmässige Führung des Betriebs ausreichendem Maasse vorhanden sein müssen, während im andern Falle der Fehlbetrag gegenüber den Bahngesellschaften, die nach dem Reinertrage zurückgekauft werden, von der Rückkaufssumme in Abzug gebracht wird.

II. Erneuerungsfonds. Für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds sind die Vorschriften des Rechnungsgesetzes maassgebend. Für die Ermittelung der Höhe der Einlagen wird eine besondere Aufnahme vorbehalten.

III. Reinertrag. Maassgebend sind die Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben, d. h. die mit dem Eisenbahnbetrieb in Zusammenhang stehenden Einnahmen und Ausgaben. Ausser Betracht fallen die Rechnungskosten, welche sich auf die Finanzverwaltung der Bahngesellschaft beziehen. Der durchschnittliche Reinertrag ist so zu berechnen, dass der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben der 10 in Betracht kommenden Jahre zusammengezählt und der hieraus sich ergebende Gesammtüberschuss durch 10 dividirt wird. Für den konzessionsgemässen Reinertrag kommen in Betracht: a) Betriebseinnahmen und zwar: 1. Betriebseinnahmen in der Jahresrechnung der Bahngesellschaft, 2. Ertrag der von der Centralbahn an die Gotthardbahn geleisteten Subvention, 3. Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds und zwar sowohl die laut bisheriger Berechnung der Bahngesellschaft geleisteten als die zufolge des neuen Rechnungsgesetzes zu vermittelnden Ergänzungszuschüsse, 4. Betriebssubvention für besondere Zwecke, 5. sonstige das Transportgeschäft betreffende Einnahmen, 6. Betriebsausgaben. I. Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft. II. Einlagen in den Erneuerungsfonds und zwar sowohl die laut der bisherigen Berechnung gemachten als auch die nach dem Rechnungsgesetz zu machenden Ergänzungseinlagen. III. Abzüge für den Ertrag von verfügbaren Liegenschaften, insofern die Einnahmen von solchen, die nicht zu den Rück-

kaufsobjekten gehören, unter Betriebseinnahmen verrechnet wurden oder auf dieselben überhaupt kein Ertrag berechnet wurde. IV. Verluste, die während der 10jährigen, für den Rückkauf maassgebenden Periode abgeschrieben werden mussten, insbesondere für technische Vorstudien, Werthe untergegangener Anlagen und Einrichtungen. Beiträge an Strassen u. s. w. V. Ausgaben zu verschiedenen das Transportgeschäft betreffenden Zwecken.

IV. Abzüge von der Rückkaufsentschädigung. a) Von der entweder auf Grund des Anlagekapitals oder auf Grund des Reinertrages ermittelten Rückkaufssumme sind in Abzug zu bringen: 1. Der Erneuerungsfonds in dem Betrage, den er gemäss den Grundsätzen des Rechnungsgesetzes ausmachen soll; 2. die Differenz zwischen dem wirklichen Werthe und dem Werthe des vollkommen befriedigenden Zustandes der im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Rückkaufsobjekte; 3. der laut den gesetzlichen Bestimmungen auf die Betriebseinrichtungen oder auf das Amortisationskonto zu buchende Antheil der Baukosten, welche erforderlich sind, um die Bahnanlagen für den Zeitpunkt des Ueberganges an den Bund in vollkommen befriedigenden Zustand zu setzen. b) Für den Fall des Rückkaufs der Bahn auf Grund des Reinertrages ist von der Rückkaufssumme ferner in Abzug zu bringen: der Betrag des auf das Baukonto zu buchenden Antheils der in Lit. a Ziffer 3 erwähnten Baukosten, immer in der Meinung, dass die Rückkaufssumme nicht weniger betragen darf als der auf Grund des Anlagekapitals gemäss Lit. a Ziffer 1, 2, 3 berechnete Betrag, dahin verstanden, dass der für die künftigen Verkehrsbedürfnisse aufgewendete Antheil der Baukosten zu Lasten des Bundes fällt.

— Aus dem Geschäftsbericht der **sizilianischen Eisenbahnen** für das am 30. Juni beendete Betriebsjahr ist folgendes hervorzuheben: Die gesammten Roheinnahmen bezifferten sich auf 10 495 962 L. und übersteigen damit um 478 486 L. diejenigen in 1895/96. Hierzu tritt der Kilometerzuschuss des Staates für die Nebenlinien mit 3 785 174 L., ferner für Abnutzung des rollenden Materials und des Dampferdienstes in der Strasse von Messina 768 042 L., vertragsmässige Bauzahlungen für Herstellung der Linien Noto - Licata und Scordia - Cattagirone 4 904 248 L., Zurückvergütung von Spesen 234 016 L. und Verschiedenes 365 268 L., zusammen daher 20 552 703 L. oder 5 980 256 L. mehr als im Vorjahre. Die Verwaltungs- und Betriebskosten erforderten 9 152 025 L. und haben somit eine Verminderung von 239 379 L. erfahren. Hierzu treten die Ausgaben für den Bau der oben erwähnten beiden Linien mit 4 657 304 L., der Gewinnantheil des Staates mit 2 303 492 L., die Leistungen für Verbesserung des Besitzstandes der Gesellschaft mit 1 550 725 L. und Abschreibung auf die Gründungsspesen 16 657 L., im ganzen 17 680 205 L., die von dem ausgewiesenen Roherträgniss abzusetzen sind, sodass 2 872 508 L. oder 1 412 843 L. mehr gegen 1895/96 zur Verfügung der Aktionäre bleiben. Dieser bedeutend gewachsene Gewinn ist jedoch nur zum Theil auf den gestiegenen Verkehr und die Ersparnisse des Betriebes zurückzuführen; ein Theil desselben hat lediglich vorübergehenden Charakter. Nachdem von dem Reingewinn statutenmässig $^1/_{20}$ der ordentlichen Rücklage überwiesen worden, bleiben noch frei 2 728 882 L. Abschläglich wurden bereits in den üblichen zwei halben Jahresraten 25 L. gezahlt, so dass zuzüglich 29 642 L. Gewinnvortrag aus dem Vorjahre 1 398 917 L. vertheilbar bleiben. Hiervon gelangt eine Superdividende von 9 L. — gegen 7,50 L. in 1895/96 — auf die umlaufenden 40 000 Aktien mit 360 000 L. zur Ausschüttung, der Staat erhält 287 853 L. und der ausserordentlichen Rücklage werden 781 064 L. überwiesen. Die am 28. v. Mts. in Rom abgehaltene Generalversammlung genehmigte ausserdem das Abkommen mit der Regierung vom 26. Juni 1897 betreffs der geänderten Gewinnbetheiligung des Staates und ausserdem eine Statutenänderung, wonach die ausserordentliche Rücklage bis auf den vierten Theil des Aktienkapitals, statt wie bisher auf $^1/_5$, gebracht werden kann.

— Nach dem „Journal des transports“ hat sich eine neue Dampfergesellschaft gebildet mit der Absicht, **regelmässige beschleunigte Fahrten auf dem Wasserwege zwischen Paris und Hamburg** einzurichten. Es sollen 3 Schiffe in Dienst gestellt werden, die wöchentlich einmal in jeder Richtung verkehren und Dünkirchen anlaufen sollen. Dem französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ist ein Genehmigungsgesuch bereits unterbreitet, das dem Chefingenieur für die Seineschifffahrt zur Begutachtung übergeben wurde.

— Die Nachrichten über den in Aussicht genommenen **Streik der englischen Eisenbahner** lauten jetzt etwas friedlicher, und es ist wahrscheinlich, dass der Eisenbahnbetrieb in England zu Weihnachten keine Unterbrechung erleidet. Der Vorstand der „Vereinigten Gesellsehaft der Eisenbahnangestellten“ hat nämlich eine Denkschrift über den Streit aufgesetzt, die dem Handelsamte überreicht worden ist, um dasselbe zu veranlassen, eine Konferenz zwischen den Eisenbahngesellsehaften und der „Vereinigten Gesellschaft der Eisenbahnangestellten“ herbeizuführen.

— Die Münchener „Allgem. Zeitung“ schreibt: Das **Reformprojekt des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten** enthält u. a. auch den Vorschlag, ein Komitee zu bilden, das die Vertheilung der Bestellungen von Eisenbahnschienen und anderem Eisenbahnbedarf an die Metallfabriken reguliren soll. Charakteristisch ist der Beweggrund, der diese Maassregel hervorgerufen hat. Die Regierung protegirt die einheimische Industrie durch hohe Zölle auf ausländische Produkte und durch Vorschriften, dass Bestellungen von Eisenbahnmaterial unbedingt bei russischen Fabriken gemacht werden müssen. Die russischen Fabriken haben nun aber ihre privilegirte Lage in der Regel durch Fixirung übermässig hoher Preise, die der Regierung vermehrte Kosten auferlegten und zu bedeutenden Verlusten führten, missbraucht. Es existirt nämlich unter den wenigen russischen Fabriken dieser Branche fast gar keine Konkurrenz; sie konnten sich daher leicht zu einem gemeinsamen Vorgehen vereinigen und es ist offenkundig, dass die Besitzer der Fabriken gleichmässige Preisforderungen vereinbart und die Regierung dadurch gezwungen haben, doppelt so hohe Preise wie an ausländische Fabriken zu bezahlen. Diese russischen Fabriken handeln wie verwöhnte Kinder, die sich nicht entblöden, denjenigen nach Möglichkeit zu schaden, von denen sie Wohlthaten empfangen. Nun hat aber die Regierung, wie es scheint, endlich die Geduld verloren und sich zu Maassregeln der Gegenwehr entschlossen. Das Reformprojekt bestimmt, dass das neu zu formirende Komitee künftig unparteiische Maximalpreise normiren soll, und wenn sich die russischen Fabriken weigern, diese vom Komitee limitirten Preise zu acceptiren, wenn folglich die Konkurrenz unter ihnen zu keinem annehmbaren Resultat führt, so will die Regierung ihre Bestellungen im Auslande ausführen lassen und dadurch die Nachfrage nach diesen russischen Fabrikerzeugnissen beschränken.

— Aus Petersburg schreibt man: Bezüglich der Erbauung der **Eisenbahn Petersburg-Wjatka**, durch welche bekanntlich die sibirische Eisenbahn mittelst der Uralbahn mit Petersburg in Verbindung gesetzt werden soll, und deren Projekt im russischen Verkehrsministerium nunmehr definitiv ausgearbeitet worden ist und dieser Tage dem Finanzministerium überwiesen wird, liegen die nachfolgenden offiziellen Angaben vor: Die Länge des Schienenweges beträgt 1 130 Werst, nämlich von Petersburg nach Wologda, wo die Bahn Moskau - Jaroslaw-Archangel gekreuzt wird, 570 Werst, und von Wologda nach Wjatka 560 Werst. Die Kosten, die ursprünglich auf 50 000 000 Rubel angenommen worden waren, sind jetzt auf 46 500 000 R. und die Betriebskosten auf 2 864 000 R. ermittelt worden. Die Bevölkerung des von der Bahn durchschnittenen Gebietes beträgt 1 255 000 Seelen, und die hauptsächlichsten, zur Beförderung kommenden Frachten werden bestehen in Getreide, Holz, Harz, Vieh, Fleisch, Häuten, Wolle und Eisen. Aus dem Personenverkehr erwartet man eine jährliche Einnahme von 700 000 R., also nur etwas weniger als auf der Strecke Jaroslaw-Wologda. Die genauere Richtung der neuen Bahn ist die folgende: Von Petersburg geht die Bahn nach Kolpina, überschreitet dann den Fluss Wolchow, führt über die Orte Tichwin und Tscherepowetz, setzt über den Fluss Scheksna und geht dann direkt über Wologda und Galitsch nach Wjatka.

— **Eisenbahnen in Venezuela.** Nach der „Fr. Ztg.“ haben sämmtliche Eisenbahnen in Venezuela in dem Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. 4 705 241 Bol. vereinnahmt, während die Betriebsausgaben sich auf 3 323 181 Bol. beliefen. Hiervon entfallen auf die grosse Venezuela-Eisenbahn 1 046 924 Bol. Einnahmen und 834 112 Bol. Ausgaben, so dass sich für die 6 Monate ein Ueberschuss von 212 412 Bol. ergibt.

— Die **brasilianische Kammer** genehmigte mit 92 gegen 21 Stimmen die Aufrechthaltung des Gesetzes vom Dezember 1896, durch welches die Regierung ermächtigt wird, die Eisenbahnen zu verpachten.

— Wie das „Journal des transports“ berichtet, haben die südamerikanischen Staaten Brasilien, Bolivia, Peru und Chile soeben eine Uebereinkunft geschlossen zwecks Herstellung einer **Eisenbahnverbindung vom atlantischen zum grossen Ozean.** Ausgehend von Rio de Janeiro soll die Linie mit einem grossen Tunnel durch die Anden nach der Westküste geführt werden. Man erhofft von dem Unternehmen die Entstehung enger politischer und wirthschaftlicher Beziehungen zwischen den verschiedenen Republiken des südamerikanischen Kontinents. Das neue Verkehrsmittel wird zweifellos geeignet sein, den Austausch der Erzeugnisse dieser Länder zu begünstigen und zu beschleunigen, weil der Beförderungsweg wesentlieh abgekürzt

wird im Vergleich zum jetzigen langen Seewege durch die Magellanstrasse und weil die Gefahren und Kosten der Beförderung gegenüber denen des jetzigen Weges sich bedeutend verringern.

Gegenwärtig leidet hauptsächlich Bolivia unter dem Mangel brauchbarer Verkehrswege. Mehr als 1 Million Einwohner sind gezwungen, ihre Güter auf den Rücken von Maulthieren über steile Pfade in fast 4 000 m Meershöhe zu schleppen, um sie an die kleinen Hafenplätze des grossen Ozeans zwecks Einschiffung nach Valparaiso zu schaffen. Von dort bringen grössere Schiffe die Waaren auf dem erwähnten Seewege nach Rio de Janeiro.

Die Kosten dieser Seetransporte sind zwar recht hohe, nämlich für 1 000 kg von Valparaiso 57 Frcs., von Islay 75 Frcs. und von Callao 100 Frcs., auch ist die Fahrtdauer von durchschnittlich 35 Tagen keine geringe, aber die Kosten der Beförderung mittelst Maulthieren über die Anden belaufen sich auf das Drei- bis Vierfache ohne Anrechnung der Unfälle und Gefahren, denen man in der Regenzeit ausgesetzt ist.

Die bedeutende Luftverdünnung in so grossen Höhen über dem Meere bringt es mit sich, dass die Maulthiere nur langsam vorwärts kommen und nur eine Last von je 70—80 kg zu tragen vermögen. Zur Beförderung von 1 t Fracht sind demnach 12—13 Thiere nöthig die in 10—15 Reisetagen 240—360 Frcs. kosten. So kommt es, dass für 1 t Fracht von Bolivia nach Rio de Janeiro bei einer Transportdauer von 45 Tagen 300—460 Frcs. Fracht gezahlt werden.

Falls die Eisenbahnverbindung zwischen beiden Meeren sich verwirklichen sollte, würden die Güter vom Fusse der Anden in Bolivia bis nach Rio de Janeiro etwa 2 600 km zurückzulegen haben. Rechnet man einen mittleren Frachtsatz von 0,07 Frcs. für die Tonne und das Kilometer, so würde die Fracht für den ganzen Weg ungefähr 180 Frcs. betragen, mithin nur etwa die Hälfte der jetzigen Kosten. Bei 30 km Geschwindigkeit würde die Reise 4 Tage in Anspruch nehmen anstatt jetzt 45 Tage und die derzeitigen Gefahren der Beförderungsweise würden wegfallen.

Nicht geringere Vortheile würde die neue Linie den Reisenden bieten. Gegenwärtig ist der Fahrpreis für eine Person von Rio de Janeiro nach Valparaiso 950 Frcs., nach nach Antofogasta 1 069 Frcs., nach Islay 1 187 Frcs. und nach Callao 1 282 Frcs. Unter Benutzung der neuen Eisenbahn würde bei einem Satze von 0,06 Frcs. für das Kilometer die Reise von Rio de Janeiro nach Antofogasta (3 440 km) 206,40 Frcs., nach Islay (3 680 km) 220,80 Frcs. und nach Callao (4 000 km) 240 Frcs. kosten, also den fünften Theil bei nur 4—5 Reisetagen.

Man rechnet, dass die Bauarbeiten der neuen Bahn 9 Jahre dauern werden und im nächsten Jahre werden beginnen können, da ausreichende Kapitalien angeboten sein sollen und man auch auf den Beitritt von Ecuador zu dem Abkommen hofft.

— Der Vormarsch der englisch-indischen Truppe auf Omdurman ist auf den kommenden Sommer verschoben worden. Da zu diesem letzten entscheidenden Unternehmen die Mitwirkung britischer Truppen unentbehrlich sein wird, soll vorher die bisher von Wadyhalfa bis Abu Hammed gebaute Eisenbahn bis Berber weitergeführt werden, wozu etwa 3 Monate erforderlich sein dürften. Inzwischen soll auch die Bahnverbindung Assuan-Wadyhalfa als Anschluss an die oberägyptische Bahn vollendet werden. Dann wäre eine unmittelbare **Eisenbahnverbindung von Alexandrien bis Berber** vorhanden, die in 3—4 Tagen zurückgelegt werden könnte. Die grossen Vortheile schon des bisherigen Bahnbaues für militärische Zwecke erhellt aus den Mittheilungen über die letzte Reise des Sirdars Kitchener von Berber nach Kairo. Er war 7 Tage unterwegs, hatte sich jedoch 24 Stunden auf der Strecke aufgehalten, sonst hätte er die Fahrt in 6 Tagen vollbracht. Vor dem Bestand der Wüstenbahn Wadyhalfa-Abu Hammed dauerte die Fahrt von Kairo nach Berber 25 Tage. General Kitchener und sein Flügeladjutant waren die ersten Reisenden, welche die neue Linie benutzten. Die Strecke hat eine Länge von 232,5 Meilen. Die Ausführung des Baues ging unter der Leitung und nach den Plänen eines jungen Genieoffiziers, des Lieutenants Gérouard, vor sich, der auch den Bau der Linie Wadyhalfa-Karnak längs des Nils geleitet hatte. Der Zug, den General Kitchener benutzte, bestand aus der Lokomotive, einem Wagen I. Klasse und 50 Lastwagen. Die Strecke von 232,5 Meilen wurde, trotz der Länge des Zuges, einen Aufenthalt von 2½ Stunden eingerechnet, in 16 Stunden zurückgelegt. Man rechnet darauf, mit leichteren Zügen die Strecke in 9 Stunden zurücklegen zu können. Sobald die vorerwähnten Bahnbauten beendet sind, werden die Engländer 5 000 Mann mit allem erforderlichen Kriegsmaterial, Schiessbedarf, Lebensmitteln, Pferden usw., innerhalb 10 Tagen von Alexandrien nach Berber befördern können. („Voss. Ztg.")

— Der „Birmingham Post" zufolge hat sich ein amerikanisches Syndikat bei der Regierung von **Korea um Eisenbahnkonzessionen** beworben. Die Antwort der koreanischen Regierung wird in Amerika in 2 bis 3 Wochen erwartet. Die neuen Eisenbahnen sollen Anschluss an die Bahn von Söul nach Tschimulpo erhalten, die jetzt unter Leitung des Amerikaners Morse gebaut wird. Die „Carnegie-Gesellschaft" soll in erster Linie an dem Projekt interessirt sein.

Allgemeines.

Das internationale Büreau des Weltpostvereines in Bern veröffentlichte kürzlich eine Statistik der **Einnahmen und Ausgaben aus dem Post- und Telegraphenverkehre in den verschiedenen Ländern** der Erde. Danach hat Deutschland die grössten Einnahmen erzielt. Es hat im vorigen Jahre eingenommen (einschliesslich der Einnahmen Bayerns und Württembergs) 486 732 301 Frcs. und 469 505 243 Frcs. verausgabt. An zweiter Stelle stehen die Vereinigten Staaten von Amerika, sie nahmen 398 876 312 Frcs. ein, während sich die Ausgaben auf 449 732 301 Frcs. beliefen. Es folgt England mit 286 634 250 Frcs. Einnahmen und 202 021 825 Frcs. Ausgaben. Frankreich nimmt den vierten Rang ein mit 224 882 076 Frcs. Einnahmen und 174 063 872 Frcs. Ausgaben. Russland vereinnahmte 160 290 628 Francs, denen Ausgaben von 116 595 628 Frcs. gegenüberstehen. An sechster Stelle steht Oesterreich mit 113 711 877 Frcs. Einnahmen und 105 196 020 Frcs. Ausgaben. In den Einnahmen folgen sodann Italien mit 50, Ungarn mit 49, Japan mit 29, die Schweiz mit 25, Spanien mit 23, Canada und Belgien mit je 19, Holland mit 16 und Schweden mit 12 Millionen Francs.

— Der **Zerograph**, ein neuer Triumph der Technik, wird jetzt in englischen Blättern näher beschrieben. Man liest da über diese Erfindung eines Dr. Kamm: Der Zerograph (wörtlich Nullschreiber) ist ein verbessertes Telephon, in das man nicht spricht, was man zu sagen hat, sondern s c h r e i b t. Der Zerograph versteht keinen Spass, denn da gibt es keine Ausrede, dass der Mann auf dem anderen Ende falsch verstanden habe. Man schreibt an der Abgangsstation die betreffende Mittheilung auf der eigenen Maschine, und die andere Maschine, gleichviel wie weit entfernt, gibt die Mittheilung in Druckschrift wieder. Die Depeschen des Zerographen können nicht auf der Leitung abgefangen werden, wie es beim Morseinstrument möglich ist.

Die „Birmingham Gazette" lässt sich aus London schreiben: Nachdem ich heute den Zerograph gesehen, glaube ich nicht, dass in der Zukunft im Verkehrswesen durch Elektrizität irgend etwas unmöglich ist. Anstatt am Telephon zu schreien oder zu lispeln, auf die Gefahr hin, dass man in der Entfernung missverstanden wird, druckt man in klarer leserlicher Schrift, was man zu sagen hat. Der Zerograph wurde heute Nachmittag in Wigmorestreet gezeigt, und er erfüllt genau, was von ihm berichtet wird.

Dazu wird noch der „Köln. Volksztg." geschrieben: Die Bedeutung des Zerographen wird man erst vollständig zu schätzen wissen, wenn es bekannt sein wird, dass der Zerograph auch das einzige Instrument ist, mit welchem die „drahtlose Telegraphie" praktische Anwendung finden kann. Denn mit dem Zerographen kann man wegen seiner genauen Abstimmung und Einstellbarkeit auf kurze Distanzen ohne Draht Depeschen schicken und zwar an bestimmte Adressen. Aus den Berichten über die Demonstration der drahtlosen Telegraphie des Geh. Raths Professor Slaby vor dem Kaiser in Berlin ersehe ich, dass der Professor die Frage aufgeworfen hat, ob es je möglich sein werde Apparate zu konstruiren, „die so fein abgestimmt sind, dass nur gleichartig abgestimmte die Strahlen aufzunehmen imstande sind." Ferner, dass gegen die praktische Anwendung die Schwierigkeit spreche, dass auch Unberufene die Depeschen erhalten würden. Der Zerograph hat, wie gesagt, die Eigenschaft, dass die Apparate ganz genau mit einander synchronisch arbeiten, und er hat auch die Eigenschaft, dass bei seiner Anwendung Unberufene die Depeschen nicht erhalten. Auch im Berliner Haupttelegraphenamt sollen Zerographen in Anwendung kommen. („Hamb. Corresp.")

Bücherschau.

Dr. jur. A. Bonzon, Une convention internationale sur le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer. Lausanne 1897. Verlag von F. Rouge.

Eine systematische Bearbeitung eines Rechtsgebiets, dessen einheitliche Regelung mit derjenigen des Frachtrechts erstrebt aber bis jetzt noch nicht erreicht ist, muss um so erwünschter erscheinen, als sich die Litteratur mit demselben fast gar nicht

beschäftigt hat. Der dem Pariser Kongresse vorgelegte Entwurf ist nicht zum Wenigsten an seiner zu grossen Ausführlichkeit und Beschränkung der Selbständigkeit der einzelnen Bahnen in nebensächlichen Dingen gescheitert. Unter Hinweis auf diesen Fehler fordert Verfasser eine einheitliche Regelung nur bezüglich folgender Punkte:

1. des Fahrkartenwesens. Als Grundlage zum Beweis des Verkehrs über die Landesgrenze hinaus muss die Fahrkarte einen bestimmten Inhalt haben, der bei allen Karten gleich ist. Einigkeit ist ferner zu erzielen bezüglich der Uebertragbarkeit, der Gültigkeitsdauer der einfachen, Rund- und Rückfahrtkarten und der Altersgrenze für die Benutzung von Kinderfahrkarten;
2. der Transportpflicht und ihrer Ausnahmen im Umfange derselben im Frachtverkehr nach dem internationalen Uebereinkommen über diesen;
3. des Zwangskurses fremder Münzsorten sowie des Beschwerderechts gegen Uebergriffe von Mitreisenden oder Beamten;
4. der Haftpflicht bei Unfällen und Verspätungen. Die deutschen Grundsätze, insbesondere diejenigen des Haftpflichtgesetzes werden als maassgebend bezeichnet.

Alle übrigen Punkte, darunter das ganze Tarifwesen, soll der Regelung durch die Vertragsstaaten bezw. die Eisenbahnen überlasssen bleiben.

Aehnliche Bestimmungen werden bei dem Reisegepäck angestrebt. Maassgebend ist dort die deutsche Eintheilung in nichteingeschriebenes Handgepäck und eingeschriebenes Passagiergut mit den Grundsätzen der Verkehrsordnung. Die Haft- und Transportpflicht bewegt sich in ähnlichen Grenzen wie bei dem Personenverkehr soweit es sich um Passagiergut handelt, beim Handgepäck ist erstere auf ein Verschulden der Bahn oder ihrer Leute beschränkt.

Dieses in grossen Zügen der Inhalt der interessanten Arbeit! Mögen auch manche Einzelheiten vielseitigem Bedenkem begegnen, so ist doch den wesentlichen Grundsätzen die Anerkennung nicht zu versagen.

Bolchen (Lothringen). Amtsrichter W. Coermann.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember d. J. werden die Stationen Banteln, Northeim und Vorwohle des Eisenbahn-Direktionsbezirks Cassel mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif vom 15. Februar d. J. für Getreide usw. von Stationen der preussischen Staatsbahnen usw. nach den Stationen Aachen, Aachen-Bleyberg Gr., Aachen T., Dalheim Gr., Herbesthal und Venlo K. M. zur Weiterbeförderung nach Belgien und Frankreich (über Belgien) aufgenommen:

Von den nebenstehenden nach den hierunter stehenden Stationen	Banteln	Northeim	Vorwohle
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Aachen	0,94	0,95	0,91
Aachen-Bleyberg Grenze	0,95	0,95	0,92
Aachen-Templerbend	0,94	0,94	0,91
Dalheim Grenze	0,89	0,89	0,86
Herbesthal	0,97	0,97	0,93

Köln, den 1. Dezember 1897. (2711)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. Dezember d. J. treten für den Verkehr von Mannheim nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut transit ermässigte Frachtsätze für solche Petroleum- und Naphtasendungen in Kraft, welche zum Eingang in die Schweiz verzollt werden.
Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 3. Dezember 1897. (2712)
Generaldirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1897 wird zum Tarif für den Güterverkehr Basel S. C. B.-badische Staatseisenbahnen der Nachtrag III ausgegeben. Derselbe enthält neben einigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs Ausnahmefrachtsätze für Holzstoff und Holzzellstoff, Steinkohlen deutscher Herkunft, wie im Spezialtarif III genannt und Kartoffelstärkefabrikate. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, 2. Dezember 1897. (2713)
Generaldirektion.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen sowie Gera (Reuss) preuss. Staatsb. Zum Tarife vom 1. Januar 1893 tritt am 1. Januar 1898 der Nachtrag VIII in Kraft, der u. a. neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für Burgstädt, Hartmannsdorf bei Limbach, Königsbrück, Kohlmühle, Limbach, Obergrüna und Wittgensdorf enthält.
Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen sowie durch Vermittelung der Stationen zu erhalten.

Dresden, am 29. November 1897. (2714)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Gaswerk Erdberg (Oesterreich). Vom 1. Januar 1898 kommen bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1898 für die Beförderung von Gaskohlen von Zabrze, Koksanstalt und sämmtlichen Schächten der Königin Luisegrube, Ludwigsglück und Orzesche nach dem bei Wien (österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) gelegenen Gaswerke Erdberg ermässigte Frachtsätze zur Anwendung, deren Höhe bei den genannten Dienststellen zu erfahren ist.

Kattowitz, den 2. Dez. 1897. (2715)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr. Tarif für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. von Hopfgarten nach Genf transit und Verrières transit. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf weiteres, längstens aber bis 31. Dezember 1898, gelangen für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) nicht in Pappendeckelform, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, von Hopfgarten nach Genf transit und Verrières transit nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Von	Nach Genf transit a	Genf transit b	Verrières transit a	Verrières transit b
	Francs Gold für 1 000 kg			
Hopfgarten	22,10	25,70	19,10	18,40

Es gilt der Frachtsatz:

1. für Genf transit unter a von 22,10 Francs für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter;
2. für Genf transit unter b von 25,70 Francs für Sendungen nach Bellegarde;
3. für Verrières transit unter a von 19,10 Frcs. für Sendungen nach Pontailler s. Saône, Dôle, Mouchard und den westlich, sowie St. Etienne-du-Bois, St. Trivier-de-courtes, Fleurville, Paray-le-Monial und Roanne und den nördlich hiervon gelegenen Stationen.
Auf Sendungen nach den herwärts Mouchard und herwärts Lons-le-Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet diese Taxe keine Anwendung;
4. für Verrières transit unter b von 18,40 Frcs. für Sendungen nach Gien, Saincaize, Moulins-sur-Allier und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-Ferrand-Ussel, Brive, Milhac, Tumel, Port-Ste-Marie, Risele und Pau gelegenen Stationen.

Die Bestimmung nach den vorbezeichneten französischen Stationen muss aus den Frachtbriefen ersichtlich sein.

Auf frankirte, an eine Mittelsperson in Genf adressirte Sendungen gelangen die vorstehend für Genf transit bezifferten Frachtsätze nur im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die Rückvergütung erfolgt durch die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck gegen Vorlage der nachbezeichneten Dokumente, welche längstens 3 Monate nach der Abfertigung einzureichen sind.

Diese Dokumente sind:

1. das Frachtbrief-Duplikat für die Strecke Hopfgarten bis Genf,
2. die bezügliche Frankaturnote, falls eine solche ausgefertigt wurde,
3. das Aufgabsrezepisse über die Wei-

tersendung von Genf nach einer der oben genannten französischen Stationen.

Wien, am 3. Dezember 1897. (2716)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - österreichisch - ungarischer Transitverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. von Josefihütte und Zartlesdorf nach Genf transit. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis 31. März 1898 gelangen für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) nicht in Pappendeckelform, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach Genf transit Francs Gold für 1 000 kg
Josefihütte . . .	28,80
Zartlesdorf . . .	30,00

Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter bestimmt sein.

Die Durchführung erfolgt rücksichtlich frankirter an eine Mittelsperson in Genf adressirter Sendungen nach Maassgabe der Kundmachung in Nr. 83 dieser Zeitung vom 24. Oktober 1894, Seite II, fortl. Nr. 2614 im Rückvergütungswege, sonst im Kartirungswege.

Wien, am 26. November 1897. (2717)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch - süddeutscher Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide etc. (Tarif Theil II, Heft 2.) Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 tritt an Stelle des Tarifes Theil II, Heft 2, ein neues Tarifheft in Kraft, welches geänderte Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte, Oelsaaten und Malz von rumänischen Stationen nach Stationen der königl. bayerischen, königl. württembergischen, grossherz. badischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckarbahn, der pfälzischen Eisenbahnen, der kgl. preussischen und grossh. hessischen Eisenb.-Direktion Mainz, der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken, sowie nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen enthält.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 50 ₰ = 60 Heller = 60 Cts. zu beziehen.

Wien, am 2. Dezember 1897. (2718)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Tarif Theil II Heft 4. Einführung direkter Frachtsätze für Magnesit (Bitterspath) ab Pelsöcz. Für die Beförderung von Magnesit (Bitterspath) in Stücken oder gemahlen, roh und gebrannt, bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief, treten am 15. Dezember 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1898, folgende Frachtsätze in Kraft:

Von Pelsöcz nach	
Düsseldorf-Derendorf . .	3,17 ℳ
Düsseldorf-Grafenberg .	3,18 „
Düsseldorf-Hafen . . .	3,18 „
Remscheid	3,14 „
Weidenau	3,05 „

für 100 kg.

Wien, am 2. Dezember 1897. (2719)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 15. Januar 1898 ab werden im internationalen Rundreiseverkehre mit Italien, ausser den tarifmässigen Preisen für Rundreisehefte südlich der Alpen, zu Gunsten der italienischen Eisenbahnverwaltungen noch besondere Zuschläge bis zum Betrage von 10 % der italienischen Fahrpreise erhoben. Ueber die Höhe der Zuschläge ertheilen die betheiligten Ausgabestellen und unser Tarifbüreau hier nähere Auskunft. (2720)

Strassburg, den 26. November 1897.

Namens der Verbandsverwaltungen: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit dem 20. Januar k. J. treten infolge stattgefundener Verlegung des Haltepunkts Krofdorf-Gleiberg von Kilometer 6,76 der Bahnstrecke Wetzlar-Lollar nach Kilometer 5,7 im Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr dieser Haltestelle mit den übrigen Stationen und Haltestellen der genannten Strecke in einzelnen Verbindungen, neben Ermässigungen, auch unerhebliche Erhöhungen ein.

Näheres hierüber ist schon jetzt in unserem Verkehrsbüreau, Sachsenhausen-Hedderichstrasse 59 zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 1. Dezbr. 1897. (2721)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Wir beabsichtigen die Lieferung von

45 000 Stück kiefernen Bahnschwellen und

15 000 lfd. m eichenen Weichenschwellen

im Wege der öffentlichen Ausschreibung zu vergeben.

Die kiefernen Bahnschwellen müssen je zur Hälfte in den Monaten Juni und August, die eichenen Weichenschwellen zu je einem Drittel in den Monaten April, August und Oktober 1898 geliefert werden.

Lieferungsbedingungen und Verzeichniss können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von unserem Oberbau-Materialienbüreau, Rosenstrasse Nr. 28, hierselbst, bezogen werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis zum 15. Dezember an das genannte Büreau einzusenden.

Etwaige Abweichungen von den Lieferungsbedingungen sind in dem Angebote genau anzugeben.

Bei der Zuschlagsertheilung, welche spätestens bis zum 1. Januar 1898 erfolgen wird, behalten wir uns vor, Theillieferungen zu vergeben, oder auch alle Angebote abzulehnen.

Oldenburg, den 28. Novbr. 1897. (2722)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Die Nebenerzeugnisse der diesseitigen Gasanstalten an

Gasöltheer,
Steinkohlentheer und
flüssigem Kohlenwasserstoff

sollen für das Jahr 1898 meistbietend verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen hierzu sind auf portofreies Ansuchen von der **Magazin-Hauptverwaltung der königl. sächs. Staatseisenbahnen hier** unentgeltlich zu erlangen.

Kaufsangebote sind bis

18. Dezember dieses Jahres

an die genannte Stelle portofrei einzureichen.

Chemnitz, am 2. Dezember 1897. (2723)

Maschinen-Hauptverwaltung der königl. sächs. Staatseisenbahnen.

Anzeigen.

Heute Nacht entschlief sanft nach langem, schwerem Leiden mein geliebter Mann und meiner Kinder treuer Vater, der Eisenbahndirektor Herr Baurath

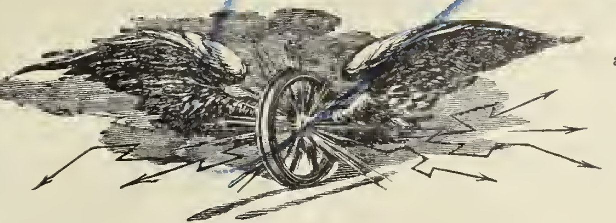
August Bruhn

im 58. Lebensjahre.
Tief betrauert von den Seinen.
Lübeck, den 5. Dezember 1897.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 96. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Organ des Vereins.
Siebenunddreissigster Jahrgang.
Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 11. Dezember 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 23 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Der Personal- und Besoldungsetat der deutschen Eisenbahnen.

Unter der vorstehenden Ueberschrift bringt die Nr. 93 der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ einen Aufsatz, in welchem auf die zur Zeit bei den einzelnen deutschen Staatseisenbahn - Verwaltungen hinsichtlich der Besoldungsverhältnisse, des Ranges und der Amtsbezeichnung gleichartiger Beamtengattungen bestehenden Verschiedenheiten und die sich daraus ergebenden Unzuträglichkeiten hingewiesen wird und Vorschläge zu deren Beseitigung gemacht werden. Dem Verfasser ist zuzugeben, dass solche Verschiedenheiten bisweilen der inneren Begründung entbehren und den Beamten benachbarter Verwaltungen nicht selten Anlass zu Berufungen bieten mögen. Wenn er aber vermeint, dass es eine dankbare und aussichtsreiche Aufgabe wenigstens der deutschen Eisenbahnverwaltungen sein würde, sich über die Grundzüge ihres Personal- und Besoldungsetats zu einigen, und wenn er die sich etwa hiergegen erhebenden Bedenken als hinfällig bezeichnet, so scheint er die praktischen Schwierigkeiten, die einem solchen Vorschlage entgegenstehen, erheblich zu unterschätzen.

Wie in dem Aufsatz selbst anerkannt wird, liegt eine Gleichartigkeit hinsichtlich der formellen Anforderungen und des Umfanges der Dienstgeschäfte nur bei einem Theil des Eisenbahnpersonals und zwar in der Hauptsache bei dem unteren Betriebspersonal vor. Bei den leitenden Beamten des Betriebsdienstes, bei dem gesammten Personal des inneren Dienstes und bei der Werkstättenverwaltung treten dagegen mehr oder minder grosse Verschiedenheiten hervor, welche in der Verschiedenartigkeit der Organisation der einzelnen Staatseisenbahn-Verwaltungen sachlich begründet sind.

Eine einheitliche Gestaltung der gesammten Besoldungsverhältnisse des Personals der deutschen Staatseisenbahn-Verwaltungen würde daher vor allen Dingen eine Verständigung unter den im Besitze von Staatseisenbahn-Betrieben befindlichen deutschen Bundesstaaten über eine einheitliche

Organisation ihrer Eisenbahnverwaltung voraussetzen. Dass eine solche zur Zeit zu erzielen sei, erscheint in hohem Grade zweifelhaft. Wollte man selbst davon absehen, dass die Eisenbahnverwaltung jedes einzelnen Staates mit den übrigen Verwaltungszweigen desselben in einem nothwendigen Zusammenhange stehen muss und durch die allgemeinen Verwaltungsgrundsätze desselben beeinflusst wird, so bleibt doch zu berücksichtigen, dass die Verschiedenartigkeit des Umfanges der einzelnen Staatseisenbahngebiete — man vergleiche nur Preussen und Baden — nothwendigerweise auch eine Verschiedenartigkeit der Organisation bedingt.

Wer möchte aber behaupten, dass schon gegenwärtig bei den einzelnen Staatseisenbahn-Verwaltungen volle Klarheit darüber bestände, welche Organisation für sie die zweckmässigte sei?

Ist doch erst vor wenigen Jahren die grösste unter ihnen, die preussische, mit einer vollständigen Umgestaltung ihrer Verwaltungseinrichtungen vorgegangen. Ob diese sich bewähren wird und ob nicht vielfache Aenderungen erforderlich sein werden, wird sich erst nach jahrelangen Erfahrungen mit Sicherheit beurtheilen lassen. Ebenso steht die sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung im Begriff, bei sich erhebliche Aenderungen in der Organisation einzuführen.

Eine einheitliche Gestaltung der gesammten Besoldungsetats der deutschen Eisenbahnverwaltungen erscheint daher schon aus diesem Grunde unthunlich.

Wollte man sich aber auch nur darauf beschränken, diese Einheitlichkeit hinsichtlich des in dem Aufsatze besonders hervorgehobenen unteren Betriebspersonals anzustreben, so würden sich auch hier schwer zu überwindende Hindernisse entgegenstellen.

Der Herr Verfasser meint freilich, die Verhältnisse der Eisenbahnbeamten in ihrer grossen Mehrzahl seien mit denen der Beamten anderer Zweige des Staatsdienstes überhaupt nicht vergleichbar. Er leitet hieraus den Schluss ab, die einzelnen Bundesregierungen seien bei der Gestaltung der Rang-, Titel- und Besoldungsverhältnisse ihrer Staatseisenbahn-Beamten nicht genöthigt, auf die Beamten ihrer übrigen Verwaltungszweige Rücksicht zu nehmen. Wer, wie der Schreiber dieser Zeilen Gelegenheit gehabt hat, Jahre lang bei der Aufstellung des Besoldungsetats einer deutschen Eisenbahnverwaltung mitzuwirken, kann nicht im Zweifel sein, dass diese Auffassung nicht zutreffend ist. Vergleiche zwischen dem Geschäftsumfange der Staatseisenbahn-Beamten und den Beamten der übrigen Verwaltungszweige sind sehr wohl möglich und müssen angestellt werden, um eine Gleichmässigkeit in den Anstellungs-, Besoldungs- und Rangverhältnissen aufrecht zu erhalten. Die Erfahrung lehrt denn auch, dass die Beamten der verschiedenen Verwaltungszweige solche Vergleiche tagtäglich vornehmen, und dass die sich hieraus ergebenden Berufungen, welche in Form von Petitionen an den Landtag gelangen, viel zahlreicher sind, als die Beschwerden über die bessere Besoldung gleichartiger Beamtengattungen anderer Bundesstaaten. Es bedarf wohl kaum eines Beweises, welche erheblichen Unzuträglichkeiten daraus erwachsen müssen, wenn ein Staat die Anstellungs-, Besoldungs-, Rang- und Titelverhältnisse eines Theiles seiner Beamten anders regeln wollte, als die seiner übrigen Beamten. Mit Recht wird auch schon in der Anmerkung der Redaktion auf Seite 978 darauf hingewiesen, dass die anderweite Regelung der Besoldungsverhältnisse der unteren Eisenbahnbeamten nicht einmal ohne Einfluss auf die Besoldungsverhältnisse der höheren Beamten desselben Verwaltungszweiges bleiben kann. Man könnte hiergegen einwenden, dass dies bereits in einem deutschen Bundesstaate, nämlich im Grossherzogthum Hessen geschehen sei, wo die im Dienste der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft stehenden hessischen Staatsbeamten nach preussischen Grundsätzen besoldet werden und wo auch ihre Pensionsansprüche und die Versorgung ihrer Hinterbliebenen durch besondere hessische Gesetze nach preussischen Grundsätzen geregelt sind. Diese Ausnahme beweist aber nichts. Denn hier hat das Grossherzogthum Hessen sich der Verwaltung seines Eisenbahnbesitzes aus wichtigen Gründen begeben. Ob aus der abweichenden Regelung der Verhältnisse des hessischen Eisenbahnpersonals nicht zahlreiche Berufungen von Seiten der übrigen grossherzoglich hessischen Beamtenklassen werden abgeleitet werden, bleibt noch abzuwarten. Jedenfalls dürfte nach Lage der augenblicklichen Verhältnisse kaum zu erwarten sein, dass dieser Vorgang bei den übrigen Bundesstaaten Nachahmung finden wird.

Der Herr Verfasser des erwähnten Aufsatzes führt zur Begründung seines Vorschlages unter anderem an, alle die Lebenshaltung, die Lebensbedürfnisse und die Lebensbedingungen bestimmenden Verhältnisse des Berufs seien bei den Eisenbahnbeamten des exekutiven Dienstes hervorragend überall die gleichen. An anderer Stelle führt er dagegen aus, dass wenn aus der Ungleichheit der Wohnungs- und Lebensmittelpreise in den verschiedenen Landestheilen Bedenken gegen die einheitliche Regelung der Besoldungen hergeleitet werden sollten, man diese durch den Hinweis auf die einheitlichen Besoldungssätze der Reichsbeamten und auf die Möglichkeit der Ausgleichung mit Hilfe des Wohnungsgeldzuschusses widerlegen könne. Er gibt damit selbst zu, dass in den einzelnen Staaten und Landestheilen die die Lebenshaltung usw. bestimmenden Verhältnisse von einander abweichen können. Das ist denn auch in der That in hohem Maasse der Fall. Es mag nur darauf hingewiesen werden, welche grossen Verschiedenheiten in dieser Beziehung allein zwischen den ländlichen und den Industriebezirken der preussischen Monarchie bestehen. Jeder Sachkundige weiss aber, wie wenig ausreichend die Abstufungen in den Wohnungsgeldzuschüssen sind, um diese Verschiedenheiten auszugleichen und welche grossen Schwierigkeiten sich einer einigermaassen gerechten Einreihung der einzelnen Orte in die einzelnen Klassen des Wohnungsgeldzuschuss-Tarifs entgegenstellen. Die Klagen über die ungenügende Berücksichtigung der Theuerungsverhältnisse der einzelnen Orte bei der Bemessung der Besoldungen wollen denn auch kein Ende nehmen. Und es wird auch schwer gelingen, ihnen abzuhelfen, weil die Schwierigkeiten, die in der Feststellung sicherer Merkmale für eine sachgemässe Abstufung liegen, zu gross sind.

Es gehört eine mehr als optimistische Auffassung dazu, wenn man sich gleichwohl der Hoffnung hingeben wollte, dass alle diese Schwierigkeiten und Bedenken durch Verhandlungen unter den deutschen Bundesstaaten beseitigt werden könnten, und dass es gelingen würde, auf diesem Wege eine einheitliche und gerechte Regelung der Besoldungsverhältnisse der Beamten der verschiedenen deutschen Eisenbahnverwaltungen herbeizuführen. Noch optimistischer würde es aber sein, wenn man angesichts der herrschenden Zeitströmung und der gegenwärtigen parlamentarischen Zustände glauben wollte, dass mit der Erreichung dieses Zieles dem massenhaften und häufig ungerechtfertigten Petitioniren der Beamten um Aufbesserung ihrer Anstellungs- und Besoldungsverhältnisse ein Ende gemacht würde.

G . . . . ch.

Die Eisenbahnmarke.

Von **August Ritter von Löhr**, Centralinspektor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Seit meiner ersten Veröffentlichung über das Wesen und die thatsächliche Verwendung der Eisenbahnmarken („Oesterreichische Eisenbahnzeitung“ 1896 Nr. 23, später 1896 Nr. 3 und Nr. 39, 1897 Nr. 12), worin ich die ziemlich weite und erfolgreiche Verbreitung dieser schätzenswerthen Einrichtung seit 1865 schilderte, haben sich manche andere mit dem Gegen-

stande befasst, neue Anwendungsarten vorgeschlagen, von denen einige als Utopien zu bezeichnen sind, und die Eisenbahnmarke hat sich stetig Gebiet um Gebiet erobert. Heute finden wir sie schon in Dänemark, Norwegen, Finnland, England, Belgien, Kapland, Natal, Guatemala und Australien — und in ganz erheblichem Umfange — angewendet.

Die englischen Bahnen vereinnahmten z. B. im Dezember 1894 140 500 £ aus dem Eisenbahnpacketmarkendienste. In mehreren Ländern beschäftigt man sich, angeregt durch die guten Erfolge der Anwendung des Markenwesens insbesondere für die Beförderung landwirthschaftlicher Erzeugnisse (Nr. 79 d. Ztg.), mit deren Einführung, so in Oesterreich und Frankreich.

Es ist aber, vielleicht auch infolge der unklaren utopischen Vorschläge, deren eingangs Erwähnung gethan worden ist, die richtige Meinung über den grossen Werth der Einrichtung noch nicht überall zum Bewusstsein gelangt, und wird es deshalb nützlich sein, auf die Sache zurückzukommen, selbst auf die Gefahr hin, manches schon Bekannte wiederholen zu müssen.

Ich möchte damit auch nachweisen, dass nicht die einfache Tarifherabsetzung allein es ist, welcher die Erfolge des Packetdienstes mit Freimarken zu verdanken sind, sondern dass ein gut Theil auch auf die günstigen Eigenschaften des Markenwesens zu rechnen ist.

Es liegt in dem Begriffe der Marke, dass sie ein zeitweiliges Werthzeichen ist, und hierdurch es ermöglicht wird, die Geldgebahrung mit allen ihren Anhängseln, als Buchung, Kassaführung, Kontrole usw., ganz von der späteren Verwendung, sowohl örtlich als zeitlich, zu trennen.

In dem Momente aber, wo die Marke wirklich verwendet und behufs Hintanhaltung wiederholter Verwendung irgendwie entwerthet (überstempelt, durchlocht usw.) wird, erfüllt sie aber noch einen weiteren Zweck, sie erbringt den Beweis der geleisteten Zahlung oder anders ausgedrückt, sie dient als Quittung, und zwar in der für die spätere Kontrole sehr bequemen Form, dass sie am Objekte verbleibt.

Das sind die Grundeigenschaften der Marke, aus welchen viele der erreichten Vortheile zu erklären sind. Auf einem Gebiete des Eisenbahnverkehres ist ja die Marke ungekannt schon viele Jahrzehnte in Verwendung: auf dem des Personentransportes.

Die Edmonson'sche Karte ist nichts anderes als die Anwendung des Markenprinzips in der, dem besonderen Anwendungsgebiete entsprechenden Form. Da hier ein Ding, auf das sie geklebt usw. werden könnte, fehlt, so wird sie einfach durch Aufdruck auf einen Karton zum praktischen Gebrauche geeignet gemacht. Es sind daher alle die verschiedenen Versuche, das Edmonson'sche Kartenbillet durch irgend eine andere Form (im allgemeinen darin bestehend, dass das Publikum auf leere Blankette eigene Marken aufkleben solle) ganz und gar überflüssig.

Alle diese Vorschläge verkennen das bereits oben gekennzeichnete Wesen der Marke, indem ihnen die Form der Brief- oder Stempelmarke (ein Stückchen Papier, das irgendwo aufgeklebt werden muss) als das Wesentliche erscheint. Sie belasten den Reisenden mit einer Arbeit, die ihm niemals zukommen kann, da doch nur der ursprüngliche Aussteller eines Werthzeichens dasselbe vollständig fertig, d. h. rechtsverbindlich, dem Verkehre übergeben muss.

Nebenbei bemerkt sind die heutigen Klagen über das Edmonson'sche Kartensystem an sich unberechtigt. Nicht das Karten- oder Markensystem ist schlecht, sondern die Ausgestaltung, welche es im Laufe der Jahre im Gefolge einer verfehlten Tarifirung erfahren hat.

Will man einfache Verhältnisse im Kartenwesen, so klage man nicht die Edmonson'schen Karten, sondern die unnöthig zertheilten und verwickelten Personentarife an, oder besser man ersetze die letzteren durch einen einfachen billigen Tarif ohne Zulassung von all den vielen Sonderbestimmungen.

Bewährt hat sich ferner das Markensystem im sogenannten Kleingüterpacket- oder Expressgüterverkehre in den eingangs angeführten Staaten; und das ist im allgemeinen auch das Gebiet, auf welchem die Anwendung der Marke bei den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen auch unter den gegenwärtigen Verhältnissen möglich ist, freilich zunächst nur im Binnenverkehre jeder Bahn, denn die Anwendung der Marke verlangt unabweislich einfache, einheitliche Frachtsätze und Wegfall jeder Verrechnung und Abrechnung im gegenwärtigen Sinne.

Das herbeizuführen dürfte jedoch im Verbandsgüterverkehre nicht so bald möglich sein.

Ich halte demnach mit Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse die Eisenbahnmarke nur zur Frankirung des Gepäckes, der Express- und der Klein-, Eil- und Frachtgüter im Binnenverkehre der einzelnen Bahnen für möglich, — für die Verwendung in andern Verkehren müssten erst die zu machenden Erfahrungen abgewartet werden.

Die Anwendung wäre kurz folgende:

Das Publikum kauft die von der Eisenbahn ausgegebenen Marken in beliebigen Mengen von beliebigen Ausgabestellen. Diese Ausgabestellen verrechnen ganz selbständig die abgesetzten Marken nach Stückzahl und Werth.

Die Verwendung erfolgt nach einem möglichst einfachen Tarife, indem der Aufgeber den entfallenden Markenbetrag aufklebt, und zwar auf die der Bahn zu übergebenden Personengepäckstücke, Express-, Eil- oder sonstigen Kleingüter wie eine Briefmarke in die rechte obere Ecke der Adresse oder des Anhängetäfelchens. Die Aufnahmestelle der Bahn prüft, ob die Frankirung dem Tarif entspricht und drückt dann behufs Entwerthung der Marke den Stations- und Feuchtstempel auf die Marke.

Zum Beweise der Aufgabe erhält, nur wenn verlangt, die Partei eine Bestätigung, welche etwa folgende Angaben zu enthalten hätte: Datum, Ort, Bestimmungsstation, Gewicht und Unterschrift. Es ist ganz gut möglich, diese Bestätigung durch eine zweitheilige nummerirte Marke, deren Hälfte in den Händen des Aufgebers bleibt, zu ersetzen. Die Haftungsfrage müsste durch Festsetzung eines Normalsatzes geregelt werden; es wäre nur für Verlust und solche Beschädigungen zu haften, durch welche das Gut unbrauchbar geworden ist.

Eine Verrechnung im heutigen Sinne wäre natürlich ausgeschlossen, da sonst der Hauptvortheil der ganzen Einrichtung verloren gehen müsste.

Die Stationen hätten nur zu statistischen Zwecken Aufschreibungen einfachster Art zu führen.

Von Zeit zu Zeit sind an Ort und Stelle Stichproben durch Kontrolorgane zu machen. Die Garantie für richtige Frankirung hätten lediglich die Stationen zu übernehmen, indem die Abgabestation bei der Ausfolgung der Kleingüter augenscheinliche Minderfrankirungen einzufordern hätte. Die Ausfolgung selbst kann entweder in den heute schon üblichen Formen geschehen, oder es kann der Zustreifdienst, selbst der Postdienst zur Zustellung herangezogen werden. Der Erfolg dieser Maassregel, deren vollständige Ausgestaltung nicht Sache dieser Zeilen ist, wäre folgender:

1. Vom Standpunkt des Publikums würde eine ungemein rasche Abfertigung sich erzielen lassen in Verbindung mit allen Vortheilen, die ein einfacher, billiger Tarif mit sich bringt, es würden wegen der Einfachheit der Sache gerade die landwirthschaftlichen Kreise, denen die derzeitige Gebahrung zu schwerfällig ist, zur ausgiebigen Benutzung der Bahnen herangezogen werden. Hierzu möge als Beleg dienen, dass die Transporte landwirthschaftlicher Erzeugnisse auf der Great Eastern Bahn mittelst billiger Markenpackete von 3 000 Stück in den ersten zwei Monaten 1896 auf 12 000 im selben Zeitraum 1897 gestiegen sind.

2. Für die Eisenbahnen würde eine bedeutende Ersparniss an Stationspersonal, das Wegfallen eines grossen und überaus lästigen Theiles der Kassenmanipulation, des ganzen Verrech-

nungswesens mit seinem Anhange von Kontrolen, Umständlichkeit und verlorener Arbeit eintreten.

Die Einnahmenkontrolen würden von dem riesigen Ballaste unnützer Arbeit, welche der Gepäck- und Kleingüterverkehr verursacht und deren Kosten mit dem Zwecke und Erfolge nicht im Einklange stehen, befreit und könnten ihr Augenmerk in verschärftem Maasse ihren übrigen wichtigen Geschäften widmen.

Die Ersparniss an Personal und an Zeit würde unzweifelhaft eine sehr bedeutende sein, so dass die Anwendung des Markensystems noch mehr im Interesse der Bahnverwaltungen, als in dem des Publikums gelegen ist.

Im übrigen ist weiter noch vorauszusehen, dass sich der zwingenden Gewalt des einmal angenommenen, überaus einfachen Systems bald weitere Gebiete des Eisenbahndienstes unterwerfen würden, wodurch der Anwendung desselben auch im direkten Verkehre mehrerer Bahnen auf das Wirksamste vorgearbeitet werden würde.

In der Beschränkung, die ihrem Wesen entspricht, ist sonach die Eisenbahnmarke geeignet, die vortheilhaftesten Dienste zu leisten. Und sie wird durchdringen, wie eben schliesslich alles Gute durchdringt.

Oesterreichs Eisenbahnen und die Staatswirthschaft.

Ein Essay des Ministers v. **Wittek.**

Unter diesem Titel ist soeben der Beitrag des gegenwärtigen Eisenbahnministers Dr. Heinrich von Wittek zu dem grossen Jubiläumswerke „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie“ (Verlag der Hofbuchdruckerei Carl Prochaska, Wien-Teschen) erschienen.

Es ist begreiflich, dass die Arbeit Dr. v. Wittek's schon mit Rücksicht auf die Persönlichkeit des Verfassers und auf die Autorität, welcher sich derselbe als Eisenbahnpolitiker erfreut, die grösste Aufmerksamkeit erregt hat. Indessen ist die Abhandlung Dr. v. Wittek's von so ausgesprochenem Werthe, dass dieselbe die Aufmerksamkeit wohl in nicht minderem Maasse erregt haben würde, wenn der Verfasser keinen in der Oeffentlichkeit so bekannten Namen trüge. Wittek behandelt ein Thema, welches trotz seiner Wichtigkeit bisher in der Fachlitteratur nur wenig Beachtung fand. Wohl hat man in Frankreich schon seit Jahren die indirekten Vortheile der Privatbahnen für die Staatswirthschaft statistisch erfasst; im übrigen sind jedoch die Beziehungen der Eisenbahnen zur Staatswirthschaft noch nicht zum Gegenstande systematischer Studien gemacht worden. Dr. v. Wittek hat sich dieser schwierigen Aufgabe unterzogen und dieselbe sowohl sachlich als der Form nach in gleich vollendeter Weise gelöst. Die Abhandlung Dr. v. Wittek's vermeidet es sich in Hypothesen zu ergehen und bewegt sich ausschliesslich auf dem Gebiete der Thatsachen. Der statistische Theil ist demgemäss überaus reichhaltig und gewährt die geschickte Zusammenfassung der Daten und Ziffern ein besonders übersichtliches Bild all' der Einwirkungen, welche das Eisenbahnwesen auf die Staatswirthschaft übt.

Es verdient wohl auch noch ganz besonders bemerkt zu werden, dass Dr. v. Wittek den Gegenstand nach jeder Richtung in streng objektiver Weise behandelt und auch der Thätigkeit jener Männer volle Anerkennung zollt, welche in Fragen der Eisenbahnpolitik mit ihm nicht eines Sinnes waren.

Es dürfte den Lesern dieses Blattes willkommen sein, im Nachstehenden den Gedankengang des Wittek'schen Artikels kennen zu lernen.

Der Verfasser weist Eingangs auf die Mannigfaltigkeit der Beziehungen hin, in welchen die Eisenbahn als das in die Entwickelung des modernen wirthschaftlichen und Kulturlebens vielleicht am tiefsten eingreifende und dessen eigenartige Gestaltung maassgebend beeinflussende Verkehrsmittel mit der Gesammtwirthschaft des Staates zusammenhängt und auf sie nachweisbar eingewirkt hat. Je weiter aber die Ausblicke sind, welche diese Beziehungen eröffnen — es gibt fast kein Gebiet des staatlichen und wirthschaftlichen Lebens, das von der Wirkung der durch den Bahnverkehr erzielten Zeit- und Geldersparniss unberührt bliebe — desto augenfälliger wächst die Schwierigkeit, diese Beziehungen auch nur einigermaassen vollständig zu erfassen und darzustellen. Um ihrer Herr zu werden, müsste man imstande sein, sich die Eisenbahnen aus der Gesammtentwickelung der letzten 50 Jahre wegzudenken und ein vergleichbares Bild der Gestaltung zu geben, wie sie sich ohne das Hinzutreten der Dampflokomotion auf der Schiene vollzogen haben würde. In diesem Negativbilde würden beispielsweise alle die grossen Industrien fehlen, deren Entstehung theils mit den Eisenbahnen selbst im ursächlichen Zusammenhange steht, theils durch dieselben überhaupt erst ermöglicht worden ist. Ein starres System unüberschreitbarer Schranken, durch die Raumdistanz und die Transportkosten gezogen, hätte, von den Küstengebieten und schiffbaren Wasserwegen abgesehen, die wirthschaftliche Entwickelung des Binnenlandes gehemmt und zersplittert, die Theilnahme am Weltverkehr auf jene durch den Zufall der natürlichen Lage begünstigten Gebiete beschränkt. Gerade für Oesterreich aber — ein Ländergebiet, dem die Naturgabe leicht und bequem schiffbarer Wasserstrassen nur in sehr beschränktem Maasse zu theil geworden ist — kann die Bedeutung der Schienenwege nicht hoch genug angeschlagen werden. Die Ausbreitung und Verdichtung des Eisenbahnnetzes stellt demnach eine grosse wirthschaftliche Kulturarbeit dar. Sie bildet die Grundlage, auf welcher die heutige Entwickelung der einzelnen Produktionszweige, namentlich aber des Handels und der Industrie, zum wesentlichsten Theile beruht. Schon dieser Zusammenhang lässt die Wichtigkeit des Eisenbahnwesens für die Volks- und Staatswirthschaft klar erkennen. So erscheint der Stand des Eisenbahnwesens als Gradmesser der gesammten wirthschaftlichen Entwickelung. Von diesem Gesichtspunkte aus gewinnt der Umfang, in dem der Ausbau des Eisenbahnnetzes und der durch dasselbe vermittelte Verkehr Fortschritte aufweisen, ein vielleicht noch höheres Interesse, als diesem an und für sich vermöge der darin zum Ausdruck gelangenden Bethätigung materieller und intellektueller Volkskraft zukommt.

Wie mächtig sich das österreichische Eisenbahnwesen während der 50 jährigen Regierungszeit des Kaisers Franz Josef I. entwickelt hat, ist ja im allgemeinen bekannt. Ueberraschend ist es dennoch, diese bekannte Thatsache durch die folgenden Ziffern veranschaulicht zu sehen, welche v. Wittek anführt:

	Im Jahre 1848	1895	Zunahme-verhältniss
Länge in Kilometern	1 267	16 492	1 : 13
Hiervon Staatsbahnen Kilometer	485	7 301	1 : 15
Anzahl der Lokomotiven	232	4 221	1 : 18
Anzahl der beförderten Personen in Tausenden	3 002	106 443	1 : 35
Menge der beförderten Güter in Tausenden von Tonnen	750	93 879	1 : 125
Anlagekapital in Millionen Gulden ö.W.	82	2 628	1 : 32
Betriebs-Nettoertrag Gulden ö. W.	2,1	101,7	1 : 51

„Eine fürwahr grossartige Leistung,“ sagt Herr v. Wittek, „kommt in diesen Zahlenreihen zum Ausdrucke.“ Welche Summe von Thatkraft, technischer Arbeit und Opferwilligkeit in diesen nüchternen Zahlen begriffen ist, erhellt schon aus den ganz aussergewöhnlichen Schwierigkeiten, die bei dem Ausbaue und Betriebe des österreichischen Bahnnetzes zu überwinden waren. Die österreichische Ingenieurkunst hat bei der Lösung des Problems der Gebirgsbahnen von Anbeginn bahnbrechende Erfolge errungen, und neuestens auf dem Gebiete der ökonomischen Ausführung von Bahnen niederer Ordnung bemerkenswerthe Fortschritte erzielt. Ihren Leistungen im Vereine mit einer umsichtigen administrativen Organisation des Lokalbahnwesens ist es vornehmlich zuzuschreiben, wenn Oesterreich ungeachtet der den Eisenbahnbau erschwerenden und vertheuernden Bodengestaltung seiner Gebirgsländer in Bezug auf die Entwickelung des Eisenbahnwesens hinter den wirthschaftlich und kulturell weiter vorgeschrittenen und kapitalsreicheren westlichen Staaten keineswegs zurückgeblieben ist, vielmehr in der technischen Ausbildung und wirthschaftlichen Verwerthung dieses mächtigen Hebels der Betriebsamkeit und des Volkswohlstandes seit einem halben Jahrhundert stets eine hervorragende Stelle eingenommen hat.

Uebergehend zum eigentlichen Gegenstande gliedert Dr. v Wittek vor allem die einzelnen Beziehungen, in welchen die Eisenbahnen zur Staatswirthschaft stehen, soweit sich dieselben überhaupt ziffermässig fassen lassen.

Die Eisenbahnen wirken einerseits direkt auf die Staatswirthschaft ein und zwar:

a) im speziellen Staatsbudget der das Eisenbahnwesen umfassenden Verwaltungszweige, insofern die Eisenbahnen selbst Bestandtheile der staatlichen Wirthschaftsgebahrung sind (Staatseisenbahnbau, Staatseisenbahnbetrieb) oder eine unmittelbare Einwirkung ihrer Gebahrungsergebnisse auf

den Staatshaushalt durch bestimmte, vom Staate mit den Eisenbahnunternehmungen eingegangene Rechtsverhältnisse (Staatsgarantie, Staatsbetheiligung an der Kapitalsbeschaffung oder am Reinertrage) herbeigeführt wird;

b) in den Etats anderer Dienstzweige, zumal der fiskalischen, indem die Eisenbahnen selbst gleich dem durch sie vermittelten Verkehre Objekte bilden, aus denen dem Staate kraft seiner Finanzhoheit Einnahmen zufliessen (Steuerleistung), dann dadurch, dass die Eisenbahnen konzessions- oder vertragsmässig gehalten sind, für staatliche Dienstzweige (Post, Telegraph, Militär usw.) theils unentgeltlich, theils zu ermässigten Preisen Leistungen zu vollziehen, welche gegenüber dem normalen Preise dieser letzteren für den Staatshaushalt geldwerthe Vortheile (Ersparnisse) darstellen;

c) ausserhalb des Staatsbudgets, indem die im Staatseigenthum befindlichen Eisenbahnen Bestandtheile des Staatsvermögens bilden, die, abgesehen von ihrem Ertrage, schon vermöge des auf dieselben verwendeten Erwerbungs- oder Herstellungsaufwandes Werthobjekte darstellen. Auch die Privatbahnen können vermöge des vorbehaltenen Heimfalls dem Staatsvermögen im weiteren Sinne beigezählt werden.

Die indirekten Einwirkungen der Eisenbahnen auf die Staatswirthschaft sind ebenso mannigfacher, als zum Theil verwickelter Art.

Am nächsten liegt hier die Beziehung zu den Hilfsindustrien des Eisenbahnwesens, welches ja an und für sich eine eigene grosse Industrie (Transportindustrie) darstellt, indem der Eigenbedarf der Eisenbahnen an Bau- und Betriebsmaterialien die einschlägigen Industriezweige ins Leben ruft: Schienenerzeugung und Eisenbrückenkonstruktion, Lokomotiv- und Wagenbau, der Aufschwung des Kohlenbergbaues können als Beispiele dienen, wobei die hierdurch geschaffenen Steuerobjekte nicht zu übersehen sind.

Ein weiteres, nur durch Detailforschung, für welche namentlich das Attraktionsgebiet neu entstehender Lokalbahnen reiches Material bieten würde, ziffermässig erfassbares Moment der indirekten staatswirthschaftlichen Einwirkung der Eisenbahnen bietet die durch sie beeinflusste Entwickelung des Wirthschaftslebens und der Steuerkraft der von Eisenbahnen durchzogenen Gegenden, wobei namentlich die Erweiterung bestehender und die Errichtung neuer Industriestätten, sowie die Hebung des Grundwerthes und die fortschreitende Verbauung in der Nähe der Bahnhöfe und Haltestellen in Betracht kommen. Schliesslich ist ein bedeutsames staatswirthschaftliches Moment in der staatlichen Einflussnahme auf die Verkehrsgestaltung durch Tarife, Fahrordnungen usw. insofern zu erblicken, als hierdurch staatswirthschaftliche Zwecke (Export, Fremdenverkehr) gefördert werden. Dass diese Einflussnahme des Staates auf die Eisenbahn-Tarifpolitik im weitesten Umfange beim Staatsbetriebe ermöglicht ist, und hier namentlich zu Gunsten der Hebung der heimischen Industrie wirksam bethätigt werden kann, wird insgemein als einer der wichtigsten indirekten Vortheile dieser Verwaltungsform der Eisenbahnen anerkannt.

Von den aufgezählten Beziehungen erscheint die direkte Einwirkung der Eisenbahnen auf den Staatshaushalt nicht nur als die augenfälligste, sondern auch vermöge der grossen Summen, mit denen sie in den Staatsbudgets auftritt, als die quantitativ überwiegende und deshalb finanziell wichtigste. Sie vor allen hat daher den Blick auf sich gezogen, und ist Ausgangspunkt wie auch Hauptgegenstand der fachwissenschaftlichen Behandlung dieser Seite des Eisenbahnwesens geworden.

Was die leitenden Gesichtspunkte betrifft, welche die Theorie für die staatswirthschaftliche Gebahrung der Eisenbahnen aufstellt, so stimmen alle Autoren darin überein, dass der staatliche Einfluss auf die Verwaltung des Eisenbahnwesens ohne Unterschied, ob es sich um vom Staate selbst oder von privaten Gesellschaften unter Heranziehung öffentlicher Mittel betriebene Bahnen handelt, neben den volkswirthschaftlichen auch die finanziellen Rücksichten zu wahren hat.

Hierbei wird allgemein davon ausgegangen, dass normaler Weise anzustreben sei, aus den Betriebseinnahmen nebst den Betriebsauslagen die Verzinsung und Tilgung des verwendeten Anlagekapitals zu bestreiten, sodass für selbe Zuschüsse aus Staatsmitteln nicht erforderlich werden. Gleichwohl wird diese Regel keineswegs als eine absolute hingestellt, sondern zugegeben, dass dieselbe namentlich bei Bahnen, die ungeachtet mangelnder Ertragsfähigkeit aus höheren staatlichen Rücksichten, wie etwa zu Zwecken der Landesvertheidigung, gebaut werden müssen, Ausnahmen leidet. Auch wird zur Rechtfertigung solcher Ausnahmen auf die „indirekte Rentabilität“ hingewiesen. Dieser Hinweis findet mit vollem Grunde bei Bahnen in wirthschaftlich minder entwickelten Ländern statt, deren Einbeziehung in das Bahnnetz eben deshalb erfolgt, um das kulturelle und wirthschaftliche Niveau zu heben. Beide Ausnahmefälle begegnen sich in der Anwendung der vorstehenden Sätze auf das österreichische Bahnnetz.

Es kann daher für die österreichischen Eisenbahnen im ganzen und zumal für die österreichischen Staatsbahnen, welche derzeit zum grösseren Theile die jüngeren, minder ertragsfähigen Linien umfassen, billigerweise wohl nicht davon die Rede sein, den Grundsatz der eigenen Aufbringung der Kapitalslasten aus dem Betriebe in seiner vollen Schärfe anzuwenden und zu fordern, dass diese Bahnen ohne Zuschüsse aus Staatsmitteln, d. i. ohne Gebahrungsdefizit verwaltet werden. Das Gebahrungsdefizit der Eisenbahnverwaltung bildet daher den eigentlich kritischen Punkt der ganzen Sache. Seine ziffermässige Höhe und mit der Ausdehnung des Bahnnetzes zeitweilig zunehmende Steigerung, seine Ursachen und seine Rückwirkung auf das Defizit im Staatshaushalte — alle diese Momente sind schon während der Herrschaft des Garantiesystems in der Fachlitteratur eingehend erörtert worden.

v. Wittek geht, nachdem er die Anschauungen einer Reihe österreichischer und ausländischer Fachmänner (Hofrath Beer, Dr. Gross, Dr. Kaizl, Dr. Steinbach, Dr. v. d. Leyen, Adolf Wagner usw.) über die Rückwirkung des Eisenbahnwesens auf den Staatshaushalt angeführt, zur Erörterung der beiden grossen Perioden über, welche sich in Oesterreich in Bezug auf das Verhältniss der Eisenbahnen zum Staatsbudget unterscheiden lassen, die Zeit des Garantiesystems und die Verstaatlichung. Erstere Periode, in welcher das Privatbahnsystem in Verbindung mit staatlichen Zinsen- und Ertragsgarantien der verschiedensten Art zur nahezu ausschliesslichen Geltung gelangte, folgte dem glänzenden Aufschwung, den das österreichische Eisenbahnwesen in den fünfziger Jahren unter der unmittelbaren staatlichen Verwaltung genommen hatte. Die Erlassung des Eisenbahnkonzessionsgesetzes vom 14. September 1854 und die mit 1. Januar 1855 erfolgte Konzessionirung der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft zum Betriebe der derselben zeitweilig überlassenen nördlichen Staatsbahn, können als Ausgangspunkt dieser eisenbahnpolitischen Wandlung betrachtet werden. Wenn aber der Staat unter dem Drucke der Zeitverhältnisse sich bemüssigt sah, sich seines werthvollen Bahnbesitzes um etwa 50% der Selbstkosten von 367,5 Millionen Gulden ö. W. zu entäussern und sich zunächst dem Eisenbahnwesen gegenüber eine weitgehende finanzielle Zurückhaltung aufzuerlegen, so ist doch das Prinzip des Staatsbahnwesens, das in Oesterreich von allem Anfang gewahrt wurde, keineswegs aufgegeben worden, indem nicht nur bei der Konzessionirung, sondern auch bei der Veräusserung der Bahnen der Vorbehalt eines Wiedereinlösungsrechtes gemacht wurde. Indem gleichwohl der Betrieb des Bahnnetzes vorerst der Privatindustrie überlassen war, erschien hierdurch der angestrebte Zweck, den Staatshaushalt von weiteren Ausgaben für Eisenbahnzwecke zu entlasten, im wesentlichen erreicht, da einerseits die Zinsengarantien, mit welchen die vormaligen Staatsbahnen den konzessionirten Gesellschaften übertragen worden waren, zunächst nur formelle Bedeutung hatten und andererseits der Ausbau des Netzes insgemein in die Hände der Gesellschaften überging, sohin mit Ausnahme einiger wenigen Strecken, deren Bau durch den Staat fortgesetzt oder neu eingeleitet wurde, die Staatsfinanzen nicht in Anspruch nahm.

Gleichwohl begann schon anfangs der sechziger Jahre das bei der Ueberlassung der Eisenbahnen an die Privatindustrie angewandte Garantiesystem, welches ursprünglich, wie bei den Garantiezusicherungen an die Staatseisenbahngesellschaft und späterhin die Südbahn nur als formelle Verstärkung des gesellschaftlichen Kredits gedacht war, ihre Wirkung zu äussern, indem der garantirende Staatsschatz infolge des Zurückbleibens der wirklichen hinter den garantirten Bahnerträgnissen mit Garantiezuschüssen in Anspruch genommen wurde. Schon im ersten in Form eines Finanzgesetzes verfassungsmässig zustande gekommenen Staatsbudget für das Jahr 1862 finden sich Garantiezahlungen des Staates an Eisenbahnen von 1,9 Millionen Gulden und eine Gesammtbelastung des Budgets durch die Eisenbahnen von 3,7 Millionen Gulden. Das System der Garantien hat bekanntlich in Oesterreich in den sechziger und siebziger Jahren eine grosse Ausdehnung gewonnen, und die Garantiezahlungen, welche 1868 1,589 Millionen Gulden betragen hatten, erreichten im Jahre 1876 die Höhe von 23,9 Millionen Gulden.

Dieses durch die Inbetriebsetzung ertragsschwacher Neubaulinien bedingte rapide Anwachsen der Garantievorschüsse gab bekanntlich den Anstoss dazu, durch die mit dem sogenannten Sequestrationsgesetze vom 14. Dezember 1877 „die garantirten Bahnen betreffend“ grundsätzlich vorgezeichnete Wiederaufnahme des Staatsbetriebes bei nothleidenden und den Staat übermässig belastenden garantirten Bahnen sowie deren Erwerbung durch den Staat die bisherige eisenbahnpolitische Richtung zu verlassen und zum gemischten Systeme überzugehen, in welchem fortan den Privatbahnen die vom Staate selbst betriebenen Bahnen zur Seite stehen.

Andererseits konnte es keinem Zweifel unterliegen, dass das seit 1876 im Staatshaushalte neuerdings eingetretene Gebahrungsdefizit mit den für Eisenbahnzwecke gemachten Ausgaben in einem ursächlichen Zusammenhange stehe. Die

Summe der Garantienettozahlungen in den Jahren 1868—1881 mit nominell 197,6, effektiv 208,3 Millionen Gulden deckt sich nahezu mit dem Passivsaldo der Staatshaushaltsbilanzen derselben Periode.

Unter diesen Umständen begreift sich die sorgenvolle Achtsamkeit, welche die Ressortminister der zweiten Hälfte der siebziger Jahre der Garantiegebahrung zuwandten. Nebst dem vorhin besprochenen Gesetze über die garantirten Bahnen war es die Einrichtung einer schärferen Kontrole und eines die frühere Unsicherheit und Verschleppung der Garantieabrechnungen behebenden Rechnungswesens, auf welches Ziel die Bemühungen der leitenden Staatsmänner vornehmlich gerichtet waren.

In einer überaus interessanten Tabelle stellt Dr. v. Wittek die geleisteten Garantievorschüsse vom Beginn der Garantieleistungen bis zum Ende des Jahres 1895 zusammen. Die Schlussziffern zeigen den Gesammterfolg, dass von den 311,3 Millionen Gulden Garantievorschüssen 30,6 Millionen Gulden = 9,8 % an den Staat zurückgezahlt, 189,3 Millionen Gulden = 60,8 % durch Abschreibung erloschen sind und 91,4 Millionen Gulden = 29,4 % als Forderung des Staates aufrecht bestehen. Diese Forderung repräsentirt allerdings nur insofern einen realisirbaren Werth, als die Erträgnisse der betreffenden Bahnen Aussicht auf Ueberschüsse, welche den garantirten Reinertrag übersteigen, eröffnen, oder im Falle ihrer Einlösung ein erübrigendes Vermögen rechtlich zur Tilgung der Garantieschuld herangezogen werden kann.

Mit der Ende 1880 eingeleiteten Erwerbung der Kaiserin Elisabethbahn beginnt in Oesterreich die Eisenbahnverstaatlichung in grossem Stile — eine staatswirthschaftliche Aktion, welche in den folgenden Jahren fortgesetzt wurde. Hiermit erlangt fortan der bis dahin auf die Präliminirung zersplitterter Bahnfragmente beschränkte Titel „Staatseisenbahnbetrieb" eine hervorragende, durch die hinzutretenden Verstaatlichungen stetig wachsende Bedeutung. Die Gebahrungsergebnisse des Staatsbetriebes nehmen fortan im Staatshaushalte wie in der Oeffentlichkeit einen breiten Raum ein; sie werden als Prüfstein für den Werth des geltenden eisenbahnpolitischen Systems Gegenstand des allgemeinen Interesses und rufen eine eigene Litteratur hervor, in der die Meinungsgegensätze scharf auf einander stossen.

Die finanziellen Gesammtergebnisse des Staatsbetriebes stellen sich im ganzen als ungünstige dar, da von einer Aufbringung von Nettobeiträgen zu allgemeinen Staatszwecken bisher nicht die Rede sein kann. Vielmehr ist die Gebahrung des Etats der Staatsbahnen gegenüber den aus dem Eisenbahnbesitze erwachsenen Kapitalslasten durchwegs eine passive, indem die Betriebsüberschüsse der Staatsbahnen nicht ausreichen, um die zumeist im Etat der Staatsschuld wirkenden Zinsen- und Tilgungserfordernisse der für den Bau und die Erwerbung der Staatsbahnen aufgenommenen Schulden zu decken.

Hierbei ist aber nicht zu verkennen, dass die Betriebsüberschüsse der österreichischen Staatsbahnen in ihrem budgetären Effekte eigentlich künstlich verschlechtert sind.

Im Zusammenhange mit dem bei der Wiederaufnahme des Staatsbetriebes aufgestellten Grundsatze, „dass die Staatsbahnen in jeder Hinsicht gleich den Privatbahnen behandelt werden sollen", ist man bei strenger und nicht immer wohlwollender Anwendung der staatlichen Budget- und Verrechnungsformen auf die Gebahrung des Staatsbetriebes dazu gelangt, diese letztere so eng einzuschnüren, dass ihre Ergebnisse schon aus diesem Grunde hinter jenen der Privatbahnen nothgedrungen zurückstehen mussten. Vor allem schon dadurch, dass den Staatsbahnen weder ein Erneuerungs- oder Reservefonds, noch ein Kapitalkonto zu Gebote stand, um — wie es die Natur derartiger Unternehmungen erheischt — Auslagen, die ausserhalb der normalen Betriebskosten erwachsen und eine nutzbringende Kapitalsanlage oder Wertherhöhung darstellen, auf mehrere Jahre zu vertheilen oder dem Anlagekapital zuzurechnen. Dies hatte eine sachlich durchaus ungerechtfertigte Herabdrückung des Reinertrages der Staatsbahnen und im budgetären Effekt eine Verschlechterung der Bilanz des Staatseisenbahnetats zur Folge, welcher, insoweit nicht einzelne Investitionen in besonderer Weise Bedeckung fanden, mit den vollen Kapitalssummen der Investitionsauslagen statt mit der durch deren Beschaffung dem Staate erwachsenden Jahreslast herangezogen wurde. Vom Standpunkte einer sachlich richtigen Darstellung der Gebahrungsergebnisse der Staatsbahnen muss daher die nunmehr angebahnte Aenderung der bisherigen Budgetirung durch Schaffung eines besonderen Investitionsbudgets begrüsst werden. Ihre konsequente Durchführung wird bei aller fachlichen Strenge, die das Staatsbahnbudget nicht zu scheuen hat, fortan ein treues und wahres Bild der Eisenbahnbetriebsgebahrung des Staates zu Stande bringen helfen.

Ein weiterer, die Gebahrungsergebnisse der österreichischen Staatsbahnen ungünstig beeinflussender Umstand liegt in der Besteuerung. So sehr es gerechtfertigt erscheint, den durch Staatsbahnen vermittelten Verkehr hinsichtlich seiner öffentlichen Abgabenpflicht (Fahrkarten- und Frachtbriefstempel usw.) gleich jenem der Privatbahnen zu behandeln, muss es doch theoretisch genommen als Anomalie erscheinen, das dem Staate aus dem Betriebe seiner Eisenbahnen zufliessende Einkommen, wiewohl es dem Staate ohnedies vollständig gehört, der Erwerbs- und Einkommensteuer zu unterziehen.

Nach einer der Abhandlung beigegebenen tabellarischen Uebersicht betrug die Steuerleistung der Staatsbahnen 1895: 3,7, 1896: 4,15 Millionen Gulden. Die aus dem Betriebsüberschusse (1895: 30,5, 1896: 34,4 Millionen Gulden) bestrittenen Investitionsauslagen betrugen 1895: 6,6 Millionen Gulden, 1896: 6,7 Millionen Gulden.

Diese Ziffern lassen, abgesehen von der Steuerleistung, den budgetär ungünstigen Einfluss ersehen, den die Bestreitung der Extraordinarialauslagen zu Lasten der laufenden Gebahrung auf die Höhe des Nettoerfolges im Eisenbahnetat ausgeübt hat. Nachdem ein gewisser Theil jener über die eigentlichen Betriebskosten hinausgehenden Erneuerungsauslagen, wie Oberbauauswechselung, Fahrparkserneuerung u. dgl., welche zugleich eine Verbesserung des Bestandes in sich schliessen, regelmässig aus dem Ordinarium bestritten wurde, darf bei voller Anerkennung der Richtigkeit des Grundsatzes, dass bei einer grossen Eisenbahnverwaltung gewisse ausserordentliche Ausgaben eine jährlich wiederkehrende ständige Ausgabepost bilden, doch das Extraordinarium der Staatsbahnen im grossen und ganzen als eine Summe von Ausgabeposten betrachtet werden, welche den Charakter von Investitionen an sich tragen. Von dieser Auffassung ausgehend, stellt die Entnahme dieser Kapitalbeträge aus dem Betriebsüberschusse der Staatsbahnen gleichsam eine innerhalb des Staatsbudgets von einem Etat für den andern geleistete Geldbeschaffungsoperation dar, welche dem entlehnenden Etat — die Staatsschuld — zunächst keine Zinsen kostet, den darleihenden Etat — die Staatsbahnen — aber in eine grössere budgetäre Passivität versetzt, als sie durch die wirklichen Gebahrungsergebnisse bedingt wäre. Um demnach den finanziellen Gesammteffekt des Staatsbahnbetriebes theoretisch richtig darzustellen, ermittelt v. Wittek die aus demselben resultirenden Eingänge, wie selbe sich ergeben, wenn die Verrechnung der Investitionsauslagen nach eisenbahnfachlichen Grundsätzen derart erfolgt, dass die dem Betriebsüberschusse entnommenen Kapitalsbeträge und Kapitalslasten dem etatsmässigen Nettoerfolge zugerechnet und der Gesammtsumme der aus dem Staatsbetriebe resultirenden Bedeckung die jeweilig wirkenden gesammten Kapitalslasten des Staatsbetriebsnetzes als Erforderniss gegenübergestellt werden, wenn ferner die Steuerleistung dem Nettoertrage zugeschieden wird.

Wittek hat es versucht, eine theoretische Darstellung des finanziellen Gesammterfolges des Staatsbetriebes in den Jahren 1881—1896 nach den soeben besprochenen Gesichtspunkten unter Annahme eines 4 % Durchschnittszinsfusses für die Kapitalslasten zu geben. (Die Kapitalslasten werden hierbei während des Jahres, in dem sie erwachsen, dem durchschnittlichen Bedarfe entsprechend, mit der halben Jahresverzinsung in Rechnung gestellt und mit Jahresschluss dem Anlagekapitale zugeschlagen.) Nach diesem theoretischen Gebahrungsergebniss erforderte der Staatsbetrieb in den Jahren 1881—1896 eine jährliche Zuschussleistung von durchschnittlich 13,62 Millionen Gulden. Sie erreichte im Jahre 1892 das Maximum von 20,37 Millionen Gulden, ist seither aber wieder auf 15,271 Millionen Gulden (1896) zurückgegangen. Diese Ziffern können angesichts der allmählichen Ausdehnung des Staatsbetriebsnetzes auf 9179,5 km (Ende 1896) kaum als übermässig hohe bezeichnet werden.

Die Ziffer des faktischen Gebahrungsabganges (ohne Ausscheidung der Investitionsauslagen und Steuerleistung) erreicht gleich jener des theoretischen Defizits im Jahre 1892 — in welchem die Tarifherabsetzungen zur vollen Wirkung gelangten — ihr Maximum, und zwar mit 26,6 Millionen Gulden. Durchschnittlich ergibt sich für die Jahresreihe 1881—1896 ein faktischer Jahresabgang von 17,364 Millionen Gulden, welcher die theoretische Durchschnittsziffer von 13,626 Millionen Gulden um den in der Hauptsache auf Investitionen verwendeten Extraordinarial-Ausgabenbetrag von durchschnittlich 3,7 Millionen Gulden übersteigt.

So empfindlich es auch nun für den Staatshaushalt ist, dass der Staats-Eisenbahnbetrieb als wichtigster Theil der

staatlichen Eisenbahngebahrung zur vollen Kapitalsverzinsung Zuschüsse erfordert, welche trotz der naturgemässen Bruttoertragszunahme durch die steigende Tendenz der Betriebsausgaben bedingt sind, so kann dabei doch nicht übersehen werden, dass es gerade der Staatsbetrieb ist, bei welchem die für die ertragsschwachen aber staatsnothwendigen Bahnlinien unvermeidlichen finanziellen Opfer zu Tage treten. Die Vortheile, welche auch diese Linien indirekt dem Staate bringen, müssen eben in die andere Waagschale gelegt werden.

(Schluss folgt.)

Die deutschen Staatsbahnen in englischer und amerikanischer Beleuchtung.

Es ist noch nicht lange her, dass, wenn bei uns in Deutschland einmal im Eisenbahnwesen etwas nicht in Ordnung war, unsere Eisenbahnverwaltungen nach England, nach Amerika gewiesen wurden. Da könne man sehen, wie die Eisenbahnen zur Zufriedenheit der Reisenden und der Verfrachter verwaltet und betrieben würden. Heute geschieht das nicht mehr, oder wenigstens nur noch ganz vereinzelt. Wir kennen die dortigen Verhältnisse, haben unzweifelhaft manches von dort gelernt, aber wir wissen, dass auch dort Zeiten kommen, in denen das Publikum mancherlei zu klagen hat, und die Eisenbahnen nicht jederzeit gegen alle Beschwerden Abhilfe schaffen können. Umgekehrt aber finden wir jetzt, dass in England, mehr noch in den Vereinigten Staaten von Amerika, die deutschen Staatsbahnen als Musterverkehrsanstalten anerkannt werden, ohne dass man allerdings einstweilen daran denkt, auch dort etwa den Staatsbetrieb einzuführen. Das wäre in Amerika unmöglich, solange die sog. Civil Servicereform ein frommer Wunsch bleibt, in England aber sind die Eisenbahnen noch viel zu mächtig, als dass der Staat es wagen könnte, seine Hand an sie zu legen.

Wie man indessen über die deutschen, insbesondere die preussischen Staatsbahnen in beiden Ländern urtheilt, dafür liegen uns heute zwei Zeugnisse vor, die auch bei uns bekannt zu werden verdienen. In dem November-Dezember-Heft der amerikanischen Zeitschrift „Annals of the American Academy of political and social science“ steht die Abhandlung eines jungen amerikanischen Gelehrten, Lehrers an der Universität Wisconsin, B. H. Meyer, in der die Verwaltung der preussischen Staatsbahnen mit besonderer Rücksicht auf die Regelung der Eisenbahntarife dargestellt wird. Die englische Wochenschrift „The Railways News“ veröffentlicht in ihrer Nummer vom 13. November d. J. unter der Ueberschrift „The Nationalisation of Railways“ einen Bericht über einen Vortrag und daran sich anschliessende Verhandlungen, die am 10. November in dem Article Club über diese Frage, d. h. die Verstaatlichung der Eisenbahnen, stattgefunden haben. An dieser Sitzung haben meist Eisenbahnmänner, indess auch einige Parlamentsmitglieder und sonstige bekannte Persönlichkeiten, u. a. der Präsident des Staatsbahnvereins (Railway Nationalisation League), M. H. Mead, und Sir Bernhard Samuelson, der Verfasser eines vor einigen Jahren veröffentlichten, viel Aufsehen erregenden Buches über die deutschen und englischen Eisenbahntarife, theilgenommen.

Nun unterscheidet sich die amerikanische Abhandlung von vornherein äusserst vortheilhaft von der englischen Debatte. Der Amerikaner ist ein vorurtheilsfreier Mann. Er ist in Deutschland längere Zeit gewesen, er hat u. a. in Berlin die Vorlesungen über Eisenbahnwesen an der Universität gehört, hat dann aber eingehende Studien nicht allein in der Litteratur, sondern auch aus den Verhandlungen der Parlamente und der wirthschaftlichen Beiräthe gemacht, er kennt endlich gründlich die amerikanischen Eisenbahnen und hat ein offenes Auge für ihre Vorzüge und ihre Mängel. Die Mehrzahl der Engländer, die in London reden, darunter vornehmlich auch der Hauptredner des Tages, Betriebsdirektor der Cambrian Railways, Charles S. Dennis, kennen die nicht-englischen Zustände nur vom Hörensagen. Ich bezweifle, dass dieser Herr jemals ein deutsches Buch über unsere Eisenbahnen gelesen hat. So bewegt sich die ganze Rede in Gemeinplätzen, und sowohl Freunde als Gegner des Staatsbahngedankens kommen nicht über die gewöhnlichen Schlagworte hinaus. Herr Dennis theilt, als er auf Preussen zu sprechen kommt, zunächst das Urtheil von James Hole mit, nach dem eines der besten Beispiele von Staatsbahnen sich in den Staaten des Deutschen Reichs finde. Preussen besonders habe die Entwickelung der Staatsbahnen mächtig gefördert, das praktische Ergebniss des Erwerbs der Privatbahnen durch den Staat sei grössere Sparsamkeit in der Verwaltung, eine grössere Einheitlichkeit in den Tarifen, eine bessere Anpassung an die Bedürfnisse des Publikums gewesen, und nach einer Umfrage in zahlreichen Handels- und Verkehrsplätzen ständen diesen Vortheilen gar keine Nachtheile gegenüber. Aber, so bemerkt Herr Dennis, wie in der ganzen Staatsverwaltung die eiserne Hand des Staats sich fühlbar mache, so zeige sich diese Politik der Gewalt auch beim Eisenbahnbetrieb. Und nun folgt eine Räubergeschichte, die sich der Redner von irgend einem Spassvogel hat aufbinden lassen. „Vor kurzem,“ so erzählt er, „erreichte eine Gesellschaft amerikanischer Studenten, die durch Deutschland reiste, eine grössere Eisenbahnstation, als sich gerade der Zug in Bewegung setzte. Ein Beamter, der bemerkte dass sie dem Zug nachliefen, um mitzufahren, rief sie zurück aber da der Zug sich nur langsam fortbewegte, gelang es ihnen hineinzukommen. Die Folge dieser Nichtbeachtung des behördlichen Befehls war, dass bei der nächsten Anhaltestelle die Studenten von einer Abtheilung Soldaten empfangen, verhaftet und fortgeführt wurden. Die Gefangenen betrachteten die Sache zuerst als einen Scherz, sie änderten aber bald ihren Ton, als sie hörten, dass bereits eine Untersuchung gegen sie eingeleitet worden, in der sie überführt und zu 30 Tagen Gefängniss verurtheilt seien. Eine solche Staatsverwaltung wird schwerlich empfohlen werden von Studenten oder anderen Staatsbürgern unseres Landes.“

Dass die Gütertarife der deutschen Staatsbahnen billiger seien, als die der englischen Privatbahnen, erklärte Herr Dennis aus den geringeren Anlagekosten der Staatsbahnen. Er hat auch einmal von dem preussischen Landeseisenbahnrath reden hören. Dieser wird bekanntlich alle 3 Jahre neu gebildet. Das aber hat, wie dieser intelligente Engländer meint, die üble Folge, „das in verhältnissmässig kurzen Zwischenräumen die gesammte Eisenbahnpolitik neu untersucht, wenn nicht vollständig umgeändert wird“. — Von einer ähnlichen Unwissenheit zeugen die Urtheile des Redners über die Staatsbahnen in Belgien, in Frankreich, in Italien (wo sich unter dem Privatbetrieb der Staatsbahnen die Verhältnisse von Jahr zu Jahr gebessert haben sollen!), in Russland (dort wird der bekannte Betriebsbankerott der kaukasischen Privatbahnen während der letzten Hungersnoth dem Staatsbahnsystem zur Last geschrieben) und in — Neu-Süd-Wales. — In Grossbritannien dagegen ist alles vorzüglich, und das ist vornehmlich dem regen Wettbewerb der Eisenbahnen zu danken. Ueber die doch auch in England bekannten Mängel des Systems hat Redner kein Wort zu sagen.

Die Entgegnungen der Anhänger des Staatsbahnsystems werden in dem uns vorliegenden Bericht nur in ganz kurzem Auszug mitgetheilt. Sie heben hervor die viel zu theure Verwaltung der englischen Bahnen, insbesondere die übermässig hohe Bezahlung der vielen Direktoren, die hohen Tarife, die Differenzialtarife zugunsten der ausländischen Erzeugnisse, ihre Unfähigkeit, für die Vertheidigung des Landes im Kriegsfalle etwas zu leisten. Dass die Verstaatlichung der Eisenbahnen in England eine sehr schwer durchzuführende Maassregel sei, die doch auch ihre Bedenken habe und zu der man nur im äussersten Falle werden schreiten können, das geben auch die Freunde der Staatsbahnen zu.

Auf diese Streitfrage wollen wir hier nicht näher eingehen. Uns kam es darauf an, zu zeigen, wie heutzutage in England selbst die überzeugtesten Anhänger des dortigen Systems ihre Augen nicht verschliessen vor entschiedenen Vorzügen der deutschen Staatsbahnverwaltung. Die albernen, den Stempel der Unwahrheit an sich tragenden Anekdoten, die sie zu Hilfe nehmen, um der Staatsbahnverwaltung nur etwas am Zeuge zu flicken, werden schwerlich in England einen grossen Eindruck machen.

Auch der Amerikaner verwahrt sich davor, als beabsichtige er, der Einführung des Staatsbahnsystems in den Vereinigten Staaten das Wort zu reden. Aber er will doch seinen Mitbürgern zeigen, wie man in Deutschland die Eisenbahnen betreibt, wie man dort der mannigfachen Schwierigkeiten, insbesondere in der Tarifpolitik Herr wird. Mit Recht bemerkt er, es herrsche heutzutage Einverständniss darüber, dass man die Einrichtungen fremder Länder kennen lernen müsse, um die des eigenen Landes richtig zu verstehen. Zu diesem Zwecke gibt er seinen Landsleuten zunächst eine kurze Uebersicht über die rechtlichen und wirthschaftlichen Grundlagen des preussischen und des deutschen Eisenbahnwesens. Die deutsche Gesetzgebung beruhe auf dem gesunden und richtigen Gedanken, dass die Eisenbahnen besondere Verkehrsanstalten seien, die man nicht wie andere gewerbliche Unternehmungen behandeln könne. Das festländische Europa habe die Bedenken gegen das freie Walten der Konkurrenz im Eisenbahnwesen viel früher erkannt als Amerika.

Es werden dann die Bestimmungen der deutschen Verfassung über das Eisenbahnwesen, des preussischen Eisenbahn-

gesetzes vom 3. November 1838 und des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 und die Grundzüge des Eisenbahnkonzessionswesens sowie das Verhältniss der Regierung zu den Staatsbahnen, und die frühere und jetzige Organisation der preussischen Staatsbahnverwaltung im ganzen zutreffend dargestellt. „Man kann unbedenklich erklären," damit schliesst dieser Theil des Aufsatzes, „dass, wenn es irgend ein Eisenbahnsystem auf der Welt gibt, das in der That und Wahrheit allen Interessen eines Volkes dient, so ist dieses System das preussische."

Der zweite Theil der Abhandlung beschäftigt sich mit den Eisenbahntarifen, und da findet den besonderen Beifall des Verfassers das Zusammenwirken der Eisenbahnverwaltungen mit den wirthschaftlichen Körperschaften. Um den Amerikanern eine richtige Vorstellung hiervon zu geben, werden wiederum die organischen Einrichtungen in Preussen und den übrigen deutschen Staaten, der Inhalt insbesondere des preussischen Gesetzes vom 1. Juni 1882 über die Bezirkseisenbahnräthe und den Landeseisenbahnrath, sowie die Bestimmungen über die Generalkonferenz, die Tarifkommission und den Ausschuss der Verkehrsinteressenten mitgetheilt, auch der erspriesslichen Wirksamkeit des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen und der Bedeutung des Berner Uebereinkommens für die Entwickelung der Grundlagen der Tarife gedacht. Damit begnügt sich der Verfasser aber nicht, er gibt zur Erläuterung der die Amerikaner gewiss vielfach fremdartig berührenden Bestimmungen ein anschauliches Bild über die Zusammensetzung einzelner Bezirkseisenbahnräthe und des Landeseisenbahnraths und erläutert an einigen aus den Verhandlungen der wirthschaftlichen Körperschaften entnommenen Beispielen, mit welcher Gewissenhaftigkeit, Sorgfalt und Gründlichkeit alle Tariffragen im Deutschen Reich untersucht werden, wie alle wirthschaftlich Betheiligten Gelegenheit finden, ihren Standpunkt zu vertreten und wie die Eisenbahnen bei ihren Entschliessungen in vollem Umfang die wirthschaftliche Bedeutung ihrer Vorschläge würdigen. — Ein Versuch, in dieser Weise den Amerikanern unsere deutschen eigenartigen Verhältnisse gleichsam ad oculos zu demonstriren, ist mir bisher in der amerikanischen Litteratur nicht bekannt geworden. In dem bekannten Berichte des Eisenbahnreformers Simon Sterne aus Newyork an den Senat in Washington vom 18. Januar 1887 wurden die wirthschaftlichen Beiräthe zwar auch schon mit besonderer Anerkennung erwähnt, aber ihre Thätigkeit im einzelnen nicht dargestellt.

Das Gesammturtheil des Amerikaners über die wirthschaftlichen Beiräthe geht dahin: „Ich bezweifle, ob irgendwo in der Welt berathende oder verwaltende Körperschaften vorhanden sind, in welchen die Bedeutung und die Vielseitigkeit der Vorgänge, der Umfang und die Reichhaltigkeit von Spezialkenntnissen, die Logik der Verhandlungen durch grössere Vorzüge sich auszeichnen, als diese Beiräthe und diese Behörden. Sollten auch diese Verhandlungen, was natürlich nicht angenommen werden kann, gar keine praktischen Ergebnisse haben, so würde das durch sie zusammengebrachte reiche Material an Erfahrungen sie allein unschätzbar machen. Kein Untersuchungsausschuss des Kongresses oder einer sonstigen gesetzgebenden Körperschaft hat eine solche Summe von Talenten zu seiner Verfügung, wie sie in diesen Beiräthen sich finden." Ueber die Organisation der preussischen Staatsbahnen aber bemerkt er, dass das ganze wohlausgebildete System der Lokalbehörden die Verwaltung zu einer wahrhaft demokratischen mache, während der Minister und die Direktionen für die nöthige Centralisation sorgten. „Das System enthält die Einheitlichkeit, die für jede grosse Unternehmung nöthig ist, auf der einen Seite; andererseits die Verzweigung und die Elastizität, deren die verschiedenen und mannigfaltigen Interessen einer grossen Nation für ihr Wachsthum und ihre Ausdehnung bedürfen."

Unsere Staatsbahnverwaltungen, die in vollem Lichte der Oeffentlichkeit arbeiten und, wenn einmal alles nicht glatt geht, vielen Tadel, wenn es gut geht, wenig Lob zu hören bekommen, wird ein solches Urtheil eines unseren Verhältnissen unbefangen gegenüberstehenden Ausländers mit einer gewissen Befriedigung erfüllen. Und das mit Recht. (Münch. „Allgem. Ztg.")

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 109,17 km lange Strecke Kis-Czell-Pándorf der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, welche voraussichtlich am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Am 15. d. Mts. wird der an der Bahnstrecke Finnentrop-Rothemühle zwischen den Stationen Listernohl und Olpe gelegene Haltepunkt Sondern für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernung des neuen Haltepunktes von der Station Listernohl beträgt 3,2 km und von Station Olpe 6,5 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die an der Bahnstrecke Schlettstadt-Zabern belegene Haltestelle Avolsheim, welche seither nur für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Eilstückgut-Verkehr eingerichtet war, wird am 15. d. Mts. auch für den Fracht-Stückgut- und den Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

Vereins-Kilometerzeiger. Die Kilometerzeiger Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektionen zu Hannover, Cassel und Münster), Nr. 60 (k. k. priv. böhmische Nordbahn), Nr. 89 (Nordbrabant-deutsche Eisenbahn) und Nr. 116 (Neuhaldensleber Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen: Nachtrag III zum Kilometerzeiger Nr. 42 (königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg), Nachtrag VI zum Kilometerzeiger Nr. 37 (königliche Eisenbahndirektionen zu Erfurt und Halle), Nachtrag VIII zum Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. österreichische Staatsbahnen) und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag XII. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 60, 89 und 116 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer und durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 39 der im Juli 1895 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen 5 Nachträgen aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Neu herausgegeben ist das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 75 (priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft). Zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 39a (königliche Eisenbahndirektion zu Kattowitz) ist der Nachtrag II und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag XIX erschienen. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss wird das im August 1892 ausgegebene Verzeichniss Nr. 7 nebst I. Nachtrag aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4605 vom 3. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 4612 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Gestattung der Theilnahme vereinsfremder Verwaltungen an dem Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen des Vereins (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 4631 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 4632 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 4635 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung des Fahrgelderstattungs-Uebereinkommens (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 4636 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Aussetzung von Preisen für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Der **Bezirkseisenbahnrath Berlin** (Direktionsbezirke Berlin und Stettin) hielt am 3. d. Mts. unter Vorsitz des Eisenbahndirektions-Präsidenten, Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsraths Kranold in Berlin seine diesjährige Wintersitzung. Ueber die für den Sommer 1898 in Aussicht genommenen Fahrplanänderungen wurden Mittheilungen gemacht. Dann kam ein Antrag des Rittergutsbesitzers Zitelmann in Jasenitz zur Berathung, wonach auf den unbedeckten Stationen, wo ein regelmässiger Milchversand stattfindet, für die zu versendende Milch im Sommer Schutzvorrichtungen gegen die Sonnenstrahlen hergestellt werden sollen. Ein Beschluss wurde noch nicht gefasst, sondern der Antragsteller ersucht, zunächst die in Betracht kommenden Stationen zu ermitteln und dann für die nächste Sitzung des Bezirkseisenbahnraths den Antrag zu erneuern. Auf einen Antrag des Rathsherrn Sarnow aus Stral-

sund um möglichst baldige Herbeiführung einer direkten Schnellzugverbindung zwischen Hamburg-Stralsund und Sassnitz über Lübeck und Rostock wurde beschlossen, die Eisenbahndirektion Stettin zu ersuchen, Erhebungen darüber anstellen zu lassen, wie dem Personen-Verkehrsbedürfniss von Hamburg nach den pommerschen Ostseebädern und speziell nach Stralsund, Rügen und Schweden durch entsprechende Veränderung der Fahrpläne genügt werden könne. Den letzten Punkt der Tagesordnung bildete der Antrag der Eisenbahndirektion Berlin: „Der Bezirkseisenbahnrath wolle sich gutachtlich äussern, ob für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau nach Berlin und Vororten im preussischen Staatsbahnverkehr und im Wechselverkehr mit anderen deutschen Bahnen eine Ermässigung des bestehenden Ausnahmetarifs befürwortet wird und in welcher Höhe." Zu Grunde liegen Anträge sächsischer und schlesischer Industriellen. Es handelt sich nach Ermittelungen des Vereins der Berliner Steinsetzmeister um einen durchschnittlichen Jahresverbrauch von 389 000 qm (oder 155 600 t), wovon 213 000 qm (oder 85 000 t) aus Schweden und Dänemark gedeckt werden. Der Ausschuss des Bezirkseisenbahnraths hatte sich in der Sitzung am 4. v. Mts. für eine Ermässigung ausgesprochen, welche bei 76 km einsetzen, mit der Entfernung steigen und bei 200 km die Höhe von 16 ₰ erreichen sollte. Der Berichterstatter des Ausschusses, Kommerzienrath Arnhold, beantragte, diesem Gutachten beizutreten. Der Ausschuss habe geglaubt, dass sich die Erwartungen der Steinindustriellen nur in geringstem Maasse verwirklichen und andererseits etwaige Erfolge als Schutz der deutschen Arbeit wirken würden. Der Antrag wurde vom Standpunkte der Hafenstädte und der Schifffahrt — See- wie Binnenschifffahrt — lebhaft bekämpft, nach mehrstündiger Erörterung aber mit 14 gegen 7 Stimmen angenommen. Mit derselben Stimmenmehrheit wurde ein im Interesse der brandenburgischen Steinhauerei vorgeschlagener Zusatz des Rittergutsbesitzers von Arnim beschlossen, wonach der königlichen Eisenbahndirektion zur Erwägung gegeben wird, ob nicht auch auf Entfernungen bis 75 km Ermässigungen gewährt werden können.

— Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 26. v. Mts. darauf hingewiesen, dass es nach der allerhöchsten Verordnung über die Form der Diensteide bei Verpflichtung eines Beamten, der bereits früher den Diensteid geleistet hat, zum **Bahnpolizeibeamten** einer besonderen Beeidigung oder Verweisung auf den schon geleisteten Eid nicht bedarf, da Bahnpolizeibeamte in Bezug auf ihre Pflicht zur Ausübung der Bahnpolizei mittelbare Staatsbeamte sind.

— Die **Hirschberger Thalbahngesellschaft** m. b. H. hat ihren Sitz nach Hirschberg verlegt.

— Von einer Interessentengruppe ist dem Reichstag und den Behörden eine Bittschrift wegen **Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Völklingen a/S. und Nancy** unterbreitet worden. Diese Bahn soll vom Gemeinschaftsbahnhofe der preussischen Staatsbahn und der Reichsbahn Völklingen ausgehen und die Ortschaften Geislautern, Ludweiler, Lauterbach, Karlingen, St. Avold Stadt, Tetingen i. Lothr., Gesslingen, Harperich und Mörchingen Stadt berühren und in Conthil oder Herberdingen an die bereits bestehende Eisenbahnverbindung Bensdorf-Chambrey mit Fortsetzung nach Nancy anschliessen. Die Länge der Bahn wird mit 62 km berechnet und gewährt gegenüber der jetzigen Bahnverbindung Völklingen-Conthil eine Verkürzung um 40 %. Die Gesammtentfernung Völklingen-Nancy wird jedoch, da bisher der kürzeste Weg über Metz-Novéant führt, nur um ungefähr 20 km geringer werden. Begründet wird der Antrag damit, dass eine Verkehrsbevölkerung von über 70 000 Einwohnern in 40 Gemeinden, welche zum Theil noch einer Eisenbahnverbindung entbehren, in Frage kommt, dass Völklingen ein bedeutender Industrieort (besonders Eisenhüttenwerk) mit Anschluss an fiskalische Kohlengruben ist, dass im Lauterbach- und Rosselthal in allernächster Zeit weitere Kohlengruben in Betrieb genommen werden sollen, dass die Staatsforste Carlsbrunn und St. Avold aufgeschlossen würden, desgleichen bedeutende Kalksteinbrüche in Lothringen und dass auch die stark besetzten Garnisonsorte St. Avold und Mörchingen, welche jetzt beide 1/2 Stunde von der Eisenbahn abseits liegen, Stationen dicht am Orte erhalten würden. Endlich wird auf die strategische Bedeutung dieser neuen Eisenbahnverbindung in überzeugender Weise hingewiesen.

Das Anlagekapital wird auf 6 000 000 ℳ veranschlagt und die Verzinsung unter Annahme eines Verkehrs von 4 000 000 tkm und 6 000 000 Personenkm auf 3 1/3 % berechnet.

— **Aufbewahrung von Handgepäck für Dritte.** Auf den grösseren Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, wie Strassburg und Metz, ist von jetzt ab nach dem Beispiele von Berlin, Dresden, Leipzig usw. eine Einrichtung ins Leben gerufen worden, wonach Reisende die in der Stadt gekauften Gegenstände sich vom Verkäufer nach dem Bahnhofe besorgen lassen können, um sie dort bei der Aufbewahrungsstelle für Handgepäck gegen Abgabe eines vom Verkäufer ausgefertigten Ausweises wieder in Empfang zu nehmen. Der gedachte Ausweis enthält die gleiche Nummer und den gleichen Firmenstempel, wie die auf den Gegenständen anzubringenden Nummerzettel; dem Einlieferer wird auf dem zugehörigen Stamme Quittung ertheilt.

— Die **nächste europäische Fahrplankonferenz** findet wie auf der Frankfurter Konferenz am 9. d. Mts. beschlossen wurde, am 15. und 16. Juni 1898 in Antwerpen statt.

— In Essen fand am 6. d. Mts. unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters Zweigert-Essen eine grosse Versammlung statt, in welcher die Nothwendigkeit des Baues des **Südemscherkanals** erörtert wurde. Am Schluss der Versammlung beschloss man, an den Provinzialausschuss das Ersuchen zu richten, „er möge einen erneuten Antrag bezüglich der schleunigen Ausführung des Kanals bei der Staatsregierung stellen."

Interessant waren übrigens die Ausführungen, mit denen der Landtagsabgeordnete Dr. Beumer-Düsseldorf die Nothwendigkeit des Baues der Südemscherlinie in der Versammlung zu begründen suchte. Er wies darauf hin, dass es nirgendswo in der Welt einen Fleck Erde gebe, für den neben den Eisenbahnen eine leistungsfähige Wasserstrasse so angezeigt und nothwendig sei, wie in dem Gebiet zwischen Dortmund und dem Rhein. Seine Bewohner machen 1/24 der Gesammtbevölkerung Deutschlands aus (2 100 000 Seelen auf 3 600 qkm). Im Ruhrgebiet kommen auf 1 qkm 571 Einwohner, im übrigen Deutschland nur 88. Dementsprechend gestalte sich der Eisenbahnverkehr; im Ruhrrevier entfallen auf das Kilometer 59 000 t, im übrigen Deutschland nur 5 800 t; auf jeden Einwohner des Ruhrreviers kommen 31 t, im übrigen Deutschland nur 5,2 t. Auf die beiden westlichen Provinzen Preussens entfalle die Hälfte des gesammten Güterverkehrs; hier werde also die Hälfte der Ueberschüsse der Eisenbahnen verdient, also im Jahre 1895/96 eine Summe von 231 148 000 ℳ. Westpreussen und Ostpreussen haben an Einkommen- und Ergänzungssteuer 1896/97 zusammen 7 305 435 ℳ gezahlt, Westfalen und Rheinland zusammen 41 598 370 ℳ, d. h. ungefähr 6 Mal so viel; davon der Regierungsbezirk Köln allein 7 484 404 ℳ und der Regierungsbezirk Düsseldorf doppelt so viel, nämlich 14 366 484 ℳ als Ost- und Westpreussen zusammen. Nehme man hinzu, dass dieses Gebiet zu Endpunkten die drei grossen Rheinhäfen Duisburg, Hochfeld und Ruhrort hat, deren Verkehr von 2 900 000 t im Jahre 1895 auf etwa 9 000 000 t in 1896 gestiegen ist, so könne man wohl fragen, ob es noch einen Bezirk auf der Erde gibt, wo ein Kanal, wie der in Rede stehende, angemessener, nothwendiger und gerechter wäre.

Oesterreich-Ungarn.

— In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. v. Mts. wurde bezüglich der **Dienstdauer der Eisenbahn-Betriebsbeamten** an den Eisenbahnminister nachstehende Anfrage gerichtet:

Vor einigen Tagen stand vor einem Erkenntnisssenate des Kreisgerichts Budweis ein Lokomotivführer der Staatsbahnen unter der Anklage, durch Fahrlässigkeit im Dienste den Zusammenstoss zweier Lastzüge herbeigeführt und dadurch sich des Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens schuldig gemacht zu haben. In der Verhandlung stellte sich heraus, dass der Angeklagte nahezu siebzehn Stunden ohne Gelegenheit, Nahrung zu sich zu nehmen, im Dienst war; er wurde denn auch mit Rücksicht darauf, dass er durch Ermüdung in einem die Verantwortlichkeit ausschliessenden Zustande gewesen sei, freigesprochen.

Es ist dies binnen verhältnissmässig kurzer Zeit der dritte Fall, dass freisprechende Erkenntnisse wegen der Ueberanstrengung von Eisenbahnbediensteten gefällt wurden. Es wurde im Oktober dieses Jahres ein Weichenwächter der Buschtěhrader Eisenbahn, der auf seinem Posten eingeschlafen war und dadurch den Zusammenstoss zweier Güterzüge herbeigeführt hatte, mit der Begründung freigesprochen, dass eine ununterbrochene vierundzwanzigstündige Dienstzeit die Widerstandskraft des menschlichen Organismus derart zu schwächen vermöge, dass er gegen die Versuchung des Schlafes vollkommen widerstandsunfähig werde, und in ganz gleicher Weise lautete vor einigen Monaten die Aussage der Sachverständigen und demgemäss auch das Urtheil des Gerichts in dem Falle eines Bahnwächters der Südbahn wegen des schweren Eisenbahnunglückes bei Gösting.

Derartige sich mehrende Fälle sind in hohem Grade geeignet, die öffentliche Aufmerksamkeit auf Zustände zu lenken, die als unhaltbar bezeichnet werden müssen, und wird daher die dringliche Anfrage an den Eisenbahnminister gerichtet:

„1. Sind der Regierung die angeführten, bei den Staatsbahnen, der Südbahn-Gesellschaft und der Buschtêhrader Eisenbahn vorgekommenen Fälle bekannt? 2. Gedenkt die Regierung ungesäumt das Nöthige zu veranlassen, damit eine derartige Ueberanstrengung von Eisenbahnbediensteten künftig nicht mehr vorkommen könne?“

— Ueber den **Verkehr der österreichischen Eisenbahnen im Oktober d. J.** werden folgende Nachweisungen gegeben: Im Monate Oktober 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 9 457 145 Personen und 9 649 090 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 24 964 495 fl. erzielt, d. i. für 1 km 1 447 fl. Im gleichen Monate 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 8 916 608 Personen und 9 959 651 t Güter, 26 334 987 fl. oder für 1 km 1 577 fl.; daher ergibt sich für den Monat Oktober 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 8,2 %.

In der Zeit vom 1. Januar bis 31. Oktober 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 94 650 040 Personen und 76 329 635 t Güter, gegen 93 663 916 Personen und 73 546 266 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 217 262 623 fl., im Jahre 1896 auf 215 099 665 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten 10 Monaten des laufenden Jahres 17 042,5 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 16 608 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in dem erwähnten Zeitabschnitte 1897 auf 12 748 fl. gegen 12 952 fl. im Vorjahre, d. i. um 204 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1897 auf 15 298 fl. gegen 15 541 fl. im Jahre 1896, d. i. um 243 fl., mithin um 1,6 % ungünstiger.

Von den Hauptbahnen weisen folgende eine Erhöhung des kilometrischen Ergebnisses in den ersten 10 Monaten dieses Jahres gegenüber jenen im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf, und zwar die Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) (11,8 %), Leoben-Vordernberger Eisenbahn (7,9 %), Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B (6,1 %), Eisenbahn Wien-Aspang (5,7 %), Aussig-Teplitzer Eisenbahn (3,1 %), k. k. Staatsbahnen (2,2 %), Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A (0,9 %), Südbahngesellschaft [Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich] (0,9 %), Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn (0,6 %).

Abgenommen hat der erwähnte Ertrag bei der Graz-Köflacher Eisenbahn (1,2 %), Kaiser Ferdinands-Nordbahn [Hauptbahnnetz] (1,2 %), österr. Nordwestbahn [Ergänzungsnetz] (1,5 %), böhmischen Nordbahn (1,6 %), südnorddeutschen Verbindungsbahn (5,6 %), österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft [österr. Linien] (5,7 %), österr. Nordwestbahn [garantirte Strecken] (5,8 %), Ostrau-Friedlander Eisenbahn (7,2 %).

— Die **Gesammteinnahmen** der wichtigeren **österreichischen Privatbahnen** im Monate **November** beziffern sich wie folgt:

	November 1897 fl.	seit Jahresbeginn fl.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) . . .	3 195 212 (— 257 077)	33 425 516 (— 412 302)
Staatseisenbahn-Gesellschaft . .	2 351 976 (— 242 709)	23 854 704 (— 1 390 584)
österr. Nordwestbahn (garantirte Linie)	1 021 686 (— 19 272)	10 320 994 (— 549 002)
Elbethalbahn . . .	687 278 (+ 24 581)	6 274 853 (— 44 156)
südnorddeutsche Verbindungsbahn	346 149 (— 25 178)	3 422 133 (— 174 209)
Südbahn	3 828 338 (— 51 176)	42 297 702 (+ 318 885)
Graz - Köflacher Eisenbahn . . .	162 578 (+ 10 296)	1 554 407 (— 2 787)

Bei vorstehend seit Jahresbeginn ausgewiesenen Einnahmen sind rücksichtlich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft die Mehreinnahmen auf Grund der definitiven Abrechnung für den Monat August (Nordbahn + 209 106 fl., Staatseisenbahn-Gesellschaft + 93 105 fl.) bereits berücksichtigt.

Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn hatte im November eine Mehreinnahme von 9 208 fl. Das Regulirungsplus für den Monat August beträgt 4 133 fl., die gesammten Mehreinnahmen seit dem 1. Januar d. J. 177 312 fl. Die Buschtêhrader Eisenbahn erzielte im Monate November auf der Linie lit. A eine Mehreinnahme von 4 900 fl., auf der Linie lit. B eine solche von 10 080 fl. Die Regulirung für den Monat August ergab für die Linie lit. A ein Plus von 9 466 fl. und für die Linie litt. B. ein Plus von 4 881 fl. Die Mehreinnahmen betrugen seit somit Neujahr 1897 für die erstere Linie 44 142 fl., für die letztere Linie 320 280 fl.

Die böhmische Nordbahn hatte im November eine Mindereinnahme von 14 437 fl. und seit Jahresbeginn eine solche von 25 664 fl. Bei der Aussig-Teplitzer und Buschtêhrader Bahn sind die Mehreinnahmen hauptsächlich der Lebhaftigkeit des Kohlenverkehrs zu danken.

— Die **Südbahngesellschaft** hat am 1. d. M. die übliche **Verloosung ihrer Aktien** im vollen Umfange vorgenommen. Daraus geht hervor, dass die Verwaltung ihre Absicht, die Aktientilgung einzustellen, vorerst nicht verwirklicht hat. Dem Vernehmen nach haben sich im Schoosse der Verwaltung Bedenken gegen die vollständige Sistirung der Tilgung ergeben, Bedenken, die sich hauptsächlich auf den Text der Statuten stützen. In den Statuten heisst es nämlich wörtlich: „Die Tilgung der Aktien beginnt mit dem 1. Dezember 1873 und wird in der Art f o r t g e s e t z t, dass während der Konzessionsdauer sämmtliche Actien rückgezahlt werden“. Nach dieser Fassung des Statuts ist allerdings der Verwaltung nicht vorgeschrieben, wie viel Aktien sie jährlich auszuloosen hat, allein es ist ausdrücklich darin gesagt, dass die mit dem 1. Dezember 1873 begonnene Amortisation fortzusetzen ist, was nach juristischer Auffassung nur den Sinn haben kann, es müsse jährlich eine gewisse Anzahl von Aktien getilgt werden. Mit Rücksicht auf diesen strittigen Text, welcher leicht zu Rekriminationen Anlass geben könnte, hat sich die Verwaltung veranlasst gesehen, die Entscheidung dieser Angelegenheit der Generalversammlung zu überlassen und die diesjährige Verloosung der Aktien noch im Sinne des alten Schemas durchzuführen.

— Der Mittheilung in Nr. 94 d. Ztg., dass die **Graz-Köflacher Bahn** die Zangthaler Kohlenwerke um den Betrag von 500 000 fl. erworben habe, ist beizufügen, dass sich die Gesellschaft zu dem Ankaufe im Hinblick auf einen vor Kurzem mit der Südbahn abgeschlossenen Kohlenlieferungsvertrag veranlasst sah, welcher ihr einen jährlichen Absatz von rund 1,2 Millionen Metercentner Kohlen sichert. Zur Beschaffung des Kaufpreises und der erforderlichen Investitionskosten wird die Graz-Köflacher Bahn eine schwebende Schuld bei der Unionbank aufnehmen. Ihre Baarmittel sind nämlich durch die bedeutenden Neuinvestitionen im Wieser Kohlenreviere fast vollständig aufgebraucht worden. Nach der letzten Bilanz verfügt die Bahn noch über 167 eigene Aktien, die al pari zu Buche stehen, und über Baarbestände von etwa 50 000 fl. Die aufzunehmende schwebende Schuld soll durch jährliche Rücklagen aus dem Reinerträgnisse allmählich getilgt werden.

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Zufolge Auftrages des österreichischen Eisenbahnministeriums wird in der Station O s w i e c i m die Ausladung und Fütterung der dort transitirenden R i n d v i e h t r a n s p o r t e aus veterinärpolizeilichen Rücksichten ab 1. Januar 1898 gänzlich eingestellt. Die Tränkung der Transporte bleibt in dem bisherigen Umfange aufrecht.

— **Kohleneinfuhr nach Oesterreich.** Während Oesterreich grosse Quantitäten böhmischer Braunkohle nach Deutschland ausführt, ist es andererseits genöthigt, Steinkohle von dort einzuführen, um den eigenen Bedarf zu decken. Für das Kohlenrevier von Oberschlesien ist das österreichische Absatzgebiet von hervorragender Bedeutung. Einer ziffernmässigen Zusammenstellung des oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins ist zu entnehmen, dass in den letzten 5 Jahren die Einfuhr oberschlesischer Kohle nach Oesterreich von 2 753 280 auf 4 613 935 t gestiegen ist. Während sie 1892 nur 24,3 % der Gesammtproduktion ausmachte, betrug sie 1896 bereits 33,1 %. Wien allein hat im Vorjahre 1 123 531 t Kohle aus Oberschlesien bezogen. In der letzten Zeit ist in den Kohlenzufuhren eine kleine Unterbrechung eingetreten, weil in den oberschlesischen Werken empfindlicher Wagenmangel herrschte. Damit im Zusammenhang stehen auch die Mindereinnahmen in den letzten Ausweisen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Sobald diese Kalamität behoben sein wird, dürfte jedoch der österreichisch-schlesische Kohlenverkehr einen neuen kräftigen Impuls erhalten. Seit kurzem ist nämlich ein neuer Tarif für Steinkohlen aus Oberschlesien nach den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Bahn in Geltung, von welchem sich die Werke in Oberschlesien eine wesentliche Zunahme des Absatzes nach Oesterreich versprechen.

— Der ungarische Handelsminister hat der Legislative **Gesetzentwürfe, betreffend die Vereinigung folgender selbstständigen Lokalbahn-Aktiengesellschaften**
1. Mátraer Komitatslokalbahn Kis-Terrenne-Kis-Ujzállás;
2. Dévaványa-Gyoma;
3. Békeser Komitatslokalbahnen
   a) Kót-Dévaványa,
   b) Szeghalom-Dévaványa-Kis-Ujszállás;
4. projektirte Lokalbahn Vésztö-Kötegyán-Hollód,

deren Strecken zur Zeit im Betriebe der Direktion der ungarischen Staatsbahnen stehen, ferner wegen des Ausbaues der Lokalbahn Szeczany - Szamos - Alibunár nebst Flügelbahn Szamos-Antalfalva, sowie der Lokalbahn Püspök-Ladany-Füzes-Gyarmat vorgelegt. Erstere Lokalbahn soll der Torontaler Komitatslokalbahn konzessionirt werden, welche den Ausbau dieser Linien zur Vervollständigung ihres Betriebsnetzes anstrebt. Die effektiven Baukosten der beiden als normalspurige Lokalbahn zu erbauenden und als solche in eigener Regie von der Direktion der Torontáler Komitatslokalbahnen zu betreibenden, zusammen 65,2 km langen Linien sind mit insgesammt 2 105 000 fl., d. i. mit 32 285 fl. für das Kilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 224 500 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Die Hauptlinie Szécsány - Szamos-Alibunár wird von der Station Szécsány aus die Linien Nagy-Becskerek - Szécsány - Zsombolya (Hatzfeld) und Szécsány-Versecz der Torontáler Komitatslokalbahnen des Eigenbetriebes aus diese in der Station Alibunár mit der im Betriebe der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Versecz-Kubin-Dunapart und deren Flügelbahn Szamos-Antalfalva diese in der Station Antalfalva mit der gesellschaftlichen Linie Nagy-Becskerek-Pancsova verbinden. — Die effektiven Baukosten der als normalspurige Lokalbahn zu erbauenden und als solche von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden 36,6 km langen Linie Püspök-Ladany - Füzes-Gyarmat sind mit 1 225 000 fl., d. i. 33 470 fl. für das Kilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 91 500 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Die projektirte Linie wird von der Station Püspök-Ladány der Hauptlinie Budapest-Nagyvárad (Grosswardein) - Brassó (Kronstadt) - Predeal der ungarischen Staatsbahnen und deren Linie Püspök-Ladány-Debreczen-Miskolcz abzweigen und diese über Nagy-Bajomon in der Endstation Füzes-Gyarmat mit der als Sackbahn endigenden Linie Szeghalom-Füzes-Gyarmat (Flügelbahn der Linie Nagyvárad-Szeghalom-Dévaványa-Gyoma des Staatsbetriebes) verbinden.

— **Ungarische Staatskassen.** Dem Ausweis über die Roheinnahmen und -Ausgaben der ungarischen Staatskassen in der Zeit vom 1. Juli bis Ende September 1897 ist zu entnehmen, dass von dem mit dem Gesetzartikel 30 vom Jahre 1897 auf Investitionen bei den Staatsbahnen bewilligten Kredite im dritten Vierteljahr 1897 14 750 900 fl. verbraucht worden sind, welche Ausgabe im Sinne des erwähnten Gesetzes im Wege einer Kreditoperation zu decken ist. Die Begebung der bezüglichen Kronenrenten - Obligationen erfolgt erst in dem laufenden Vierteljahr.

— Die Ungarische Agrar- und Rentenbank hat mit der vereinigten **Arader und Csanader Eisenbahnen-Aktiengesellschaft** ein Uebereinkommen wegen Finanzirung der von dieser Bahngesellschaft in Gemässheit des Beschlusses ihrer Generalversammlung vom 30. Mai 1897 zur Ausgabe gelangenden neuen Stammaktien abgeschlossen. Die Bahn emittirt 15 000 Aktien à 100 fl., wovon die Agrarbank 10 000 Stück auf feste Rechnung und den Rest in Option übernimmt. Die Verwaltung der Eisenbahngesellschaft erblickt in der Entwickelung des Verkehrs auf dem nunmehr gänzlich ausgebauten Bahnnetze, sowie in den vorhandenen wesentlichen Betriebsreserven die Gewähr dafür, dass die dermalige Dividende auch für das vergrösserte Aktienkapital als gesichert zu betrachten sei.

— **Die Orientbahngesellschaft und die Pforte.** Nach Berichten aus Konstantinopel scheint zwar die Pforte auch bezüglich der Zahlung an die Orientbahngesellschaft, zu der sie bei Beilegung des österreichisch-ungarischen Konfliks verpflichtet worden ist, ihre bekanntermaassen in finanziellen Dingen schwere Hand zu zeigen. Wenn indessen Verzögerungen eingetreten sein sollten, so dürften dieselben auch darin ihren Grund haben, dass die Pforte auf die Eingänge aus dem Anlehensgeschäfte mit der Ottomanbank, die ihr ja nicht auf einmal zugeflossen sein werden, angewiesen sein mag. Es heisst, dass der österreichisch-ungarische Botschafter Baron Calice deshalb einen neuerlichen Schritt gethan habe, doch dürfte es sich hierbei, vorausgesetzt, dass diese Meldung überhaupt richtig ist, nur um die Unterstützung einer von der Gesellschaft der Orientbahnen unternommenen Urgenz gehandelt haben.

(Einer neuerlichen telegraphischen Mittheilung zufolge ist der Streitfall erledigt. Die Ottomanbank erhielt die Weisung zur Auszahlung der der Orientbahngesellschaft gebührenden Summe.)

Rumänien.

— In Rumänien treffen nicht nur die Eisenbahnen, sondern auch viele Fabriken Vorbereitungen, um in Zukunft mit **Naphtarückständen** anstatt mit Kohlen zu feuern. Rumänien war bisher genöthigt, nahezu seinen gesammten Bedarf an Brennstoffen, d. i. an Kohlen, aus dem Auslande zu beschaffen. In den letzten Jahren sind ausgiebige Petroleumquellen in den rumänischen Karpathen entdeckt und aufgeschlossen worden und man will nunmehr nach russischem Vorbilde den Versuch machen, anstatt des fremden einen heimischen Brennstoff zu verwerthen. In den Kreisen des „Etoile Roumaine“, einer Petroleumaktiengesellschaft in Bukarest, welche annähernd $^2/_3$ der gesammten rumänischen Rohölerzeugung an sich gebracht hat, nimmt man an, dass fortan auf einen Verbrauch von etwa 150 000—200 000 t an Naphtarückständen jährlich zu rechnen sein wird.

Vereins-Ausland.

— Im dänischen Landsthing hat der Gesetzentwurf über die **Haftpflicht der Staatseisenbahnen**, der durch das grosse Unglück bei Gjentofte veranlasst wurde und über welchen wir bereits in Nr. 83 S. 805 d. Ztg. berichteten, die zweite und dritte Lesung passirt. Das Plenum beschloss, den Vorschlägen seiner Kommission folgend, in einigen wichtigen Punkten Erleichterungen zu Gunsten des Beschädigten, indem vor allem die grundlegenden Bestimmungen des § 1 eine Revision erfuhren. Die Bahnverwaltung soll danach den Schaden ersetzen, der entstanden ist, sofern seitens der Bediensteten nicht diejenige Umsicht und Aufmerksamkeit beobachtet ist, welche die gefährliche Natur des Eisenbahnbetriebes erfordert sowie denjenigen, welcher durch Mängel an der Anlage und den Betriebsmitteln hervorgerufen ist. Vor allem aber soll die Beweislast nicht dem Beschädigten, sondern der Eisenbahnverwaltung obliegen. Diese muss also die Umstände, wie höhere Gewalt, eigenes Verschulden des Verletzten usw. beweisen, welche sie von der Verantwortlichkeit befreien. Noch in einem Punkte ist das Landsthing weiter gegangen als der Entwurf. Der Schadensersatzanspruch beschränkt sich nämlich nicht auf den wirklichen ökonomischen Verlust, sondern wird auch für das erlittene Ungemach, für Gebrechen und Entstellungen gewährt, die der Unglücksfall zur Folge gehabt hat. Der Kreis der Erstattungsberechtigten ist erweitert auf Ehegatten und Kinder, darunter auch Stief- und Adoptivkinder, und endlich sollen die Bestimmungen des Gesetzes auch Anwendung finden auf die Privatbahnen, für welche bisher ähnliche Regeln in die Konzessionsurkunden aufgenommen worden sind. Dagegen hat man davon abgesehen, das Gesetz, wie in anderen Ländern, auf Strassen- und Pferdeeisenbahnen auszudehnen. Da der Minister sich mit den beschlossenen Aenderungen einverstanden erklärte, ist an dem Zustandekommen des Gesetzes nicht zu zweifeln.

— Die Kommission, welche vom Gemeinderathe der Stadt Genua zur Untersuchung der Angelegenheit der von dieser Stadt für den **Simplondurchstich** zu bewilligenden Subvention von 750 000 Lire eingesetzt wurde, hat sich für die Gewährung der Unterstützung ausgesprochen, welche mithin sicher auch bewilligt werden wird; auch Provinz und Stadt Piacenza werden voraussichtlich eine Subvention beschliessen.

— In einer in Cervignano zwischen Delegirten der österreichischen Staatsbahn und den betheiligten italienischen Bahnen stattgefundenen Konferenz scheint endlich die ersehnte **Schnellzugsverbindung zwischen Venedig und Triest** über die kürzere, neuere Linie Monfalcone-Cervignano zustande gekommen zu sein. Der neue Zug soll mit dem 15. Dezember ins Leben gerufen werden.

— Auf Verordnung des italienischen Finanzministers hin wird die Zollrevision in den **Luxuszügen Calais - Rom** und **Berlin-Verona** in den Zügen selbst vorgenommen, und zwar während der Fahrt von Modane nach Turin bezw. von Ala nach Verona.

— Das Exekutivkomitee zur Ausführung des **Bahnprojekts Genua-Bobbio-Piacenza-Cremona** hat in Genua eine Sitzung abgehalten, in der beschlossen wurde, sofort um die Konzession einzukommen. Wird diese ertheilt, alsdann sollen die Arbeiten

sofort beginnen und die Linie, nach Ablauf der jetzigen Eisenbahnkonventionen, auf eigene Rechnung und unabhängig von den grossen Gesellschaften betrieben werden.

— Vom italienischen Ministerium wurde das schon seit langem ausgearbeitete Projekt des **Ausbaues des Hafens von Venedig** und der Erweiterung der dortigen Hafenstation (Stazione Marittima), sowie das diesbezüglich zwischen der Gemeinde Venedig, dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten und den adriatischen Bahnen abgeschlossene Uebereinkommen genehmigt. Diese Bauten, deren Kosten mit 3 500 000 Lire vorgesehen sind, sollen den Hafen von Venedig mit allen für den heutigen Verkehr nöthigen Einrichtungen versehen, und ihn in dieser Beziehung auf gleiche Linie mit den übrigen grossen Seehäfen bringen.

— Die Verhandlungen, die schon seit längerer Zeit im Zuge sind, um das **lombardische Fernsprechnetz** mit dem schweizerischen zu verbinden, nehmen einen recht guten Verlauf, sodass in kurzem der Realisirung dieser ganz besonders von den Züricher Seidenindustriellen gewünschten Fernsprechverbindung entgegengesehen werden kann. — In allernächster Zeit wird auch Mailand mit Turin in Fernsprechverbindung stehen; Mailand-Rom ist geplant.

— Die Verwaltungen der **Warschau-Terespoler** und der **Weichselbahn** sind nunmehr, wie aus Warschau berichtet wird, definitiv vereinigt und werden fortan ein gemeinsames Verwaltungsbüreau haben unter dem Namen: „Verwaltung der Weichselbahnen." Man hofft dadurch eine Verbilligung der Verwaltungskosten zu erreichen. Die Wilanowoer Sekundärbahn wird an die Güterstation der Warschau-Wiener Bahn im nächsten Frühjahr angeschlossen werden, indem zugleich eine bedeutende Vergrösserung dieser Station vorgenommen wird. — In den von der Weichsel einerseits, und der Narew und dem Bug andererseits gebildeten Dreieck soll demnächst das Eisenbahnnetz einen grösseren Ausbau erhalten; es würden so für die dortige Gegend neue Anschlüsse an die Weichselbahn und an die Warschau-Petersburger Bahn geschaffen werden.

— Die **Eierausfuhr aus den russischen Ostseehäfen nach Hamburg** hat sich in den beiden letzten Jahren in grossartiger Weise entwickelt. Dieser neuere Ausfuhrartikel Russlands ist in bemerkenswerther Aufnahme begriffen und jedenfalls noch einer weit grösseren Ausdehnung als bisher fähig. Nach den deutschen Ostseehäfen gingen auch schon früher ziemlich belangreiche Posten russischer Eier, aber was auf dem direkten Seeweg nach Hamburg verfrachtet wurde, war nichtssagend. Diese Ausfuhr belief sich im Jahre 1894 erst auf 67 dz im Werth von 4 100 ℳ, dagegen erreichte dieselbe in 1896 die ansehnliche Höhe von 16 353 dz im Werth von 887 920 ℳ. Schon grösser hatte sich allerdings die russische Eierausfuhr seewärts nach Hamburg in 1896 gestellt, in welchem Jahr der Menge nach noch 25 % mehr ausgeführt waren. Bei der Einführung eines solchen Artikels auf einem neuen Verkehrsweg pflegen indess in den ersten Jahren grössere Schwankungen selten auszubleiben. Die Eröffnung des Kaiser Wilhelmkanals hat sich für die Ausfuhr derartiger Verfrachtungsgüter ganz besonders förderlich erwiesen, für die russische Eierausfuhr der Ostseehäfen kommt nächst Deutschland hauptsächlich noch Holland und Grossbritannien in Betracht. Hamburgs nicht unbeträchtliche Eierausfuhr nimmt vor allem seinen Weg nach Grossbritannien und bezifferte sich dorthin in 1896 auf 199 273 dz im Werth von 14 959 820 ℳ. Neuerdings hat sich aber auch von Hamburg eine grössere Ausfuhr mittelst der Venloer Eisenbahn nach dem Inland entwickelt, in der Hauptsache eine Folge der neuen Eiereinfuhr auf dem Seeweg. Dies war nur dadurch möglich, dass die russischen Eier sich im Preis wesentlich niedriger stellen, als die der umfangreichen Zufuhren, die Hamburg mittelst der Eisenbahnen erhält. Einen grösseren Aufschwung hat in 1896 andererseits die Eiereinfuhr in Hamburg aus Marokko genommen, die einen Werth von 250 000 ℳ repräsentirte.

— Die verschiedenen englischen Eisenbahngesellschaften haben — wie berichtet wird — ein Abkommen getroffen, sich gegenseitig im Falle eines **Streiks der Eisenbahn-Angestellten** zu helfen. Sonst will jede Gesellschaft für sich über Löhne und sonstige Arbeitsverhältnisse Bestimmung treffen.

— In der Botschaft des Präsidenten Mc Kinley an den Kongress der Vereinigten Staaten wurde betreffs des Verkaufs der **Kansas-Pacific-Eisenbahn** ausgeführt, dass, wenn keine höheren Gebote als der Ansatzpreis eingingen, die Regierung von ihrer nahezu 13 000 000 D. betragenden Forderung an die Bahn nur 2 500 000 erhalten würde. Der Präsident ist der Ansicht, dass die Regierung berechtigt sei, ihrerseits zu bieten, und erklärte, dass er bereits den Schatzsekretär in diesem Sinne angewiesen habe.

— Mit Hilfe des billigen Seeweges gelangen seit einiger Zeit nicht nur landwirthschaftliche Erzeugnisse und Rohstoffe, sondern auch **Fabrikate** aller Art **aus Nordamerika nach Europa**. Einiges Verwundern hat die Thatsache hervorgerufen, dass jüngst bei einer Ausschreibung der niederländischen Regierung auf Lieferung des eisernen Oberbaues für eine Eisenbahnbrücke eine nordamerikanische Firma in Philadelphia mit 1 200 000 fl. das billigste Angebot stellte, während eine bekannte Firma in Duisburg 30 000 fl. mehr forderte. Jetzt berichtet die „Newyorker Handelsztg.", dass die pennsylvanische „Coal Operators Association" beabsichtigt, H a r t k o h l e n a c h E u r o p a auszuführen und insbesondere auf den deutschen Markt zu werfen. Nach dem Bericht eines Agenten, der zu diesem Zwecke Europa bereiste, liesse sich bei den gegenwärtigen Preisen nordamerikanische Anthrazitkohle mit Gewinn nach Europa senden, vorausgesetzt, dass die betreffenden nordamerikanischen Eisenbahnen ihre Kohlenfrachten um etwa 30 % ermässigten. Es ist abzuwarten, ob wirklich nordamerikanische Kohle in Deutschland absatzfähig sein wird. Ausgeschlossen ist diese Möglichkeit keineswegs mit Rücksicht auf die billige Seefracht. Nach einer Denkschrift der Hamburger Handelskammer vom März 1896 über die Kosten der Beförderung von Getreide und das Sinken der Getreidepreise seit 1870 ist festgestellt worden, dass die durchschnittlichen Frachtsätze für die Beförderung von Weizen in Dampfschiffen von Newyork nach Liverpool schon zu Anfang der neunziger Jahre auf 7,90 ℳ für 1 000 kg herabgegangen waren und dass im Jahre 1895 100 Lbs. (= 45,359 kg) zu 0,37 ₰ von Newyork und 0,40 ₰ von Baltimore nach Hamburg verfrachtet wurden.

— Zwei amerikanische Civilingenieure sind — wie der „Hamburger Korresp." berichtet — nach Bogota, der Hauptstadt des Staates Columbia, abgereist, um die Pläne für eine 450 englische Meilen lange **Eisenbahn** anzufertigen, welche **von Port Rilches** über Bucaramanga **nach Bogota** gebaut werden soll. Fällt der Bericht günstig aus, so soll der Bau der Bahn unverzüglich in Angriff genommen werden. Ein amerikanisches Syndikat hat sich zur Aufbringung des erforderlichen Kapitals bereit erklärt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Dezember 1897 wird der auf der Bahnstrecke Inowrazlaw - Thorn 5,8 km von Argenau und 14,5 km von Thorn neu eingerichtete Personenhaltepunkt S u c h a t o w k o für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit den Stationen der Strecke Inowrazlaw-Thorn sowie mit Gnesen, Kruschwitz, Mogilno, Posen eröffnet.

Gepäckstücke werden von Suchatowko unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der nächsten geeigneten Station erhoben.

Die Abfahrt der Züge von Suchatowko findet wie folgt statt:

Richtung nach Thorn.

Zug 241 9 Uhr 48 Minuten Vormittags,
„ 243 1 „ 28 „ Mittags,
„ 245 6 „ 27 „ Abends,
„ 55 9 „ 14 „ „

Richtung nach Inowrazlaw.

Zug 242 12 Uhr 7 Minuten Mittags,
„ 244 3 „ 46 „ Nachmittags,
„ 236 7 „ 36 „ Abends,
„ 56 6 „ 56 „ Morgens.

Andere Züge halten in Suchatowko nicht. Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfahren.

Bromberg, den 7. Dezember 1897. (2724)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Dezember d. J. wird der an der Bahnstrecke Finnentrop-Rothemühle zwischen den Stationen Listernohl und Olpe gelegene Haltepunkt S o n d e r n für den Personenverkehr eröffnet.

Elberfeld, den 2. Dez. 1897. (2725)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 16. Dezember d. J. werden die an der Strecke Lage-Hameln neu errichteten Personenhaltepunkte

Brake (Lippe) und Hameln-Klüt

dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Brake (Lippe) liegt von Lemgo 1,7 km und von Vogelhorst 2,5 km, während Hameln-Klüt von Kl. Berkel 1,9 km und von Hameln 1,8 km liegt.

Auf dem Haltepunkt Brake (Lippe) wird der Fahrkartenverkauf durch den Zugführer geschehen.

Auf dem Haltepunkte Hameln-Brake werden dagegen die Fahrkarten durch den dortselbst stationirten Bahnwärter verkauft.

Gepäck kann auf beiden Haltepunkten nur zur Nachabfertigung angenommen werden. Nach beiden Haltepunkten ist die Einschreibung von Gepäck, das gegen Lösung von Fahrkarten aufgegeben wird, nur zulässig, wenn die Reisenden sich zu dessen Abnahme unmittelbar am Gepäckwagen während des Aufenthalts der Züge auf den Haltepunkten ausdrücklich bereit erklären.

Die Gepäckabfertigungsstellen haben hierüber in jedem einzelnen Falle Erklärungen zu verlangen.

Tarifsätze zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck werden eingeführt zwischen den beiden Haltepunkten einerseits und verschiedenen älteren Stationen unseres Bezirks andererseits.

Auf beiden Haltepunkten werden sämmtliche zwischen Lage und Hameln verkehrende Omnibus- und gemischte Züge anhalten und zwar:

Zug Nr.		ab			ab	
321	Brake	7.04	Vm.	Hameln-Klüt	8.21	Vm.
323	„	9.46	„	„	11.28	„
325	„	1.03	Nm.	„	2.47	Nm.
327	„	3.47	„	„	5.27	„
329	„	7.26	„	„	9.05	„
324	Hameln-Klüt	6.03	Vm.	Brake	7.29	Vm.
326	„	8.45	„	„	11.20	„
328	„	12.47	Nm.	„	2.32	Nm.
330	„	3.27	„	„	5.12	„
332	„	7.10	„	„	8.34	„

Infolge Einschaltung der Aufenthalte auf den beiden neuen Haltepunkten ist der Fahrplan aller zwischen Hameln und Lage verkehrenden Züge geändert.

Die neuen Abfahrtzeiten sind aus den auf den Stationen aushängenden Bekanntmachungen ersichtlich.

Näheres ist bei unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Hannover, im November 1897. (2726)

Königliche Eisenbahndirektion.

2 Güterverkehr.

Verkehrsbeschränkung von und nach dem Nordbahnhof in Berlin. Infolge der am 1. Februar d. J. stattfindenden Verlegung des gesammten Personenverkehrs — Vorort- und Fernverkehr — vom Nordbahnhof nach dem Stettiner Bahnhof wird von dem gleichen Tage ab auch die Abfertigung

a) des Eilgutverkehrs — Eilstückgut, Eilgut in Wagenladungen, eilgutmässig zu befördernde Stück- und Wagenladungsgüter —,

b) des Viehverkehrs

vom Nordbahnhof nach dem Stettiner Bahnhof verlegt. Hinsichtlich der Abfertigung des Milchverkehrs tritt eine Aenderung nicht ein. Vom 1. Februar 1898 ab werden von und nach Berlin, Nordbahnhof nur befördert:

a) Milchsendungen,

b) Frachtgüter.

Berlin, den 22. November 1897. (2727)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II Heft 1. Am 1. Januar 1898 treten für die Beförderung von Papier der Serie A des Ausnahmetarifs Nr. 5 in Wagenladungen nach den rumänischen Stationen der Strecke Burdujeni-Buzeu-Constanta und der Seitenlinien dieser Strecke sowie nach Calarasi ermässigte Frachtsätze in Geltung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Breslau, den 1. Dezember 1897. (2728)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn. Am 1. Januar k. J. tritt zu unserem Lokal-Gütertarif der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält durchweg ermässigte Frachtsätze der Spezialtarifklassen. Druckabzüge sind durch die Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Neu-Ruppin, den 6. Dezember 1897. (2729)

Direktion.

Gütertarif der Tarifgruppe II. Am 15. Dezember d. J. werden die Stationen Oberleschen und Reisicht in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze und Schlacken zum Hochofen- oder Bleihüttenbetriebe als Versandstationen einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 3. Dezember 1897. (2730)

Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch - südwestdeutscher Eisenbahnverband. 2. Heft. Elsass-Lothringisch - Luxemburgisch - württembergischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 10. Dezember 1897 wird der Artikel „Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz),“ bei Aufgabe in Wagenladungen im vorbezeichneten Verkehr zu den Bestimmungen und Frachtsätzen des Spezialtarifs III abgefertigt.

Stuttgart, den 3. Dezember 1897. (2731)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Bayerisch - sächsischer Güterverkehr. Das in unserer Bekanntmachung vom vom 15. November d. J. für den 1. Januar 1898 angekündigte neue Tarifheft 1 für den bayerisch-sächsischen Güterverkehr ist erschienen und bei den Verbandsstationen käuflich zu erlangen.

Die in dieses Tarifheft aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 der Eingangsbestimmungen zur Verkehrsordnung genehmigt worden.

Dresden, am 3. Dezember 1897. (2732)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband. Zum Ausnahmetarif für Cement ab Kirchheim b/Heidelberg und Kuppenheim nach der Ostschweiz tritt am 15. Dezember l. J. der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Taxermässigungen für verschiedene schweizerische Stationen, sowie Frachtsätze für neueröffnete schweizerische Stationen und kann von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 6. Dez. 1897. (2733)

Generaldirektion der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Am 1. Januar 1898 tritt der Nachtrag I zu dem obenbezeichneten Tarif in Kraft. Er enthält unter anderem Abänderungen der Vorschriften für die Anwendung des Tarifs im Verkehr nach Serbien, Bulgarien und der Türkei, Abänderungen der reglementarischen Bestimmungen, betreffend Frachtbriefformulare für Sendungen nach den obenbezeichneten Ländern, Abänderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Tariftabellen. Insoweit durch den Nachtrag infolge von Erhöhungen der Entfernungen Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. Februar 1898 in Geltung.

Der Nachtrag ist kostenfrei bei den Verbandsverwaltungen und durch Vermittelung der Abfertigungsstellen zu beziehen.

Breslau, den 1. Dezember 1897. (2734)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr Rumänien - Lindau - Vorarlberg. I. Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs 3. II. Tarifirung von Traubenpressen, Traubenmühlen und Heupressen. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 treten in dem vorbezeichneten Gütertarif nachstehende Ergänzungen in Wirksamkeit:

I. Am Schlusse der Ziffer 1 der „Besonderen Bestimmungen“ Seite 9 des Nachtrags I ist nachzutragen:

„Für Sendungen von Gegenständen, welche ihrer Beschaffenheit nach unzweifelhaft den Artikeln dieses Ausnahmetarifs beizuzählen, im Frachtbriefe jedoch nicht gemäss den vorstehenden Bestimmungen deklarirt sind, gelangen bei Aufgabe in jeder Menge die Frachtsätze der Serie C, Abtheilung I zur Anwendung.“

II. Im Artikelverzeichnisse des Ausnahmetarifs Nr. 4 landwirthschaftliche Maschinen, Nachtrag I, Seite 10 ist nach „Lokomobilen (ausschliesslich Lokomotiven)“ einzustellen:

„Traubenpressen, Traubenmühlen, Heupressen“.

Wien, am 6. Dezember 1897. (2735)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 13. Dezember 1897 tritt für die Beförderung von Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz, Mühlenerzeugnissen und Kaffeeersatzmitteln, aus Getreide oder

Mühlenerzeugnissen hergestellt, nach den Hafenplätzen Danzig, Königsberg i/Pr. und Memel ein besonders ermässigter Ausnahmetarif in Kraft. Er gilt nur für den Verkehr von den an und östlich der Linie Neustadt i. Westpr. - Carthaus - Berent-Konitz-Nakel-Gnesen gelegenen Stationen mit der Maassgabe, dass auf den Bestimmungs- (Hafen-) Stationen die Sendungen von den Eisenbahnwagen entladen und durch Landfuhrwerk oder zu Wasser abgefahren oder auf Lager genommen, also nicht unmittelbar mit der Eisenbahn weiterbefördert werden.

Auf den Verkehr von den preussisch-russischen Grenz - Uebergangsstationen Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Alexandrowo findet dieser Tarif keine Anwendung.

Druckstücke des Tarifs sind durch die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen zu beziehen.

Königsberg i/Pr., 7. Dezember 1897. (2736)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. böhm. Nordbahn. Einführung eines neuen Lokal-Gütertarifes Theil II. Am 1. Januar 1898 tritt ein neuer Lokal-Gütertarif Theil II der k. k. priv. böhmischen Nordbahn in Wirksamkeit.

Die im Tarife enthaltenen Gebühren sind in Kronenwährung ausgedrückt.

Durch diesen Tarif wird der Lokal-Gütertarif Theil II vom 15. August 1889 nebst den Nachträgen I—III ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des Tarifes können im Wege der Stationen oder durch die Direktion der k. k. priv. böhmischen Nordbahn zum Preise von 2 Kronen pro Stück bezogen werden.

Prag, im November 1897. (2737)
Die Direktion.

K. k. priv. böhm. Nordbahn. Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Januar 1897 gültigen Anhange zum Lokal - Gütertarif. Mit 1. Januar 1898 tritt zu dem ab 1. Januar 1897 gültigen Anhange zum Lokal-Gütertarif Theil II der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält ermässigte Kartirungsfrachtsätze für einzelne Artikel, Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen und eine Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der Direktion der k. k. priv. böhm. Nordbahn, bezw. durch die gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 20 Hellern pr. Stück bezogen werden.

Prag, am 7. Dezember 1897. (2738)

---

3. Verdingungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Wir beabsichtigen die Lieferung von

45 000 Stück kiefernen Bahnschwellen und
15 000 lfd. m eichenen Weichenschwellen

im Wege der öffentlichen Ausschreibung zu vergeben.

Die kiefernen Bahnschwellen müssen je zur Hälfte in den Monaten Juni und August, die eichenen Weichenschwellen zu je einem Drittel in den Monaten April, August und Oktober 1898 geliefert werden.

Lieferungsbedingungen und Verzeichniss können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von unserem Oberbau-Materialienbüreau, Rosenstrasse Nr. 28, hierselbst, bezogen werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis zum 15. Dezember an das genannte Büreau einzusenden.

Etwaige Abweichungen von den Lieferungsbedingungen sind in dem Angebote genau anzugeben.

Bei der Zuschlagsertheilung, welche spätestens bis zum 1. Januar 1898 erfolgen wird, behalten wir uns vor, Theillieferungen zu vergeben, oder auch alle Angebote abzulehnen.

Oldenburg, den 28. Novbr. 1897. (2739)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Porzellanisolatoren, Schraubenstützen und Draht für Telegraphenzwecke. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermine, Dienstag, den 4. Januar 1898, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion, Gartenstrasse Nr. 106, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Zimmer 85 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ entnommen werden.

Briefmarken werden nicht angenommen.

Die Eröffnung der Angebote findet im ehemaligen Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 7. Dezember 1897. (2740)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Filz, Glas, Schwämmen und Spiritus. Die Lieferung von 900 qm Filz, 3 920 qm Glas, 50 kg Schwämmen und 4 800 l denaturirten Spiritus soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 29. d. Mts., Vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. Januar 1898.

Magdeburg, den 5. Dezember 1897. (2741)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckareisenbahn. Der Bedarf der für das Jahr 1898 erforderlich werdenden Materialien an:

Anthrazitkohlen, Koks, Holzkohlen, Schmiedegries, Stückkohlen, Tannenscheitholz, Tannenscheitholz (klein gemachtes Anmachholz), Wellen, Antimon, Bandeisen, Blockblei, Blockzinn, Drahtstiften, Gusseisen, Schweisseisen, Schweisseisen façonirtes, Schweisseisen für Roststäbe, Eisenblech, Holzschrauben, Kupferblech, Kupferröhren bezw. Kupferstutzen, Kupfer rundes, Muttern, Schliessen, Trittleisteneisen, Unterlagscheiben, Bord breite, Bord halbreine, Bord schmale, Eichendiele, Kieferndiele, Fusstritte von Fichtenholz, Hortendiele, Mahagoniholz, Schleifdiele, Brennöl, Leinöl, Olivenöl, Petroleum, Putzöl, Rapsöl, Terpentinöl, Bodenbesen, Handbesen gewöhnliche, Reiserbesen, Rohrkörbe, Aktendeckel graue, Konzeptpapier, Kouverten, Packpapier, Papierrollen für den Tachographen, Schreibpapier II. Sorte, Stahlfedern, Asbestkomposition, Asbestplatte, Dextrin, Glastafeln, Gummischläuche für Dampfheizung, Lampencylinder, Lampendocht, Maschinenriemenleder, Nahtschnur seidene und wollene, Nesseltuch leichtes, Oelsauger, Putzbaumwolle, Rosshaare, Schmirgelleinwand, Schwämme gute und ordinäre, Seidebortc, Stopfbüchsenpackung, Vorhangzeug, Kupfervitriol, Telegraphenpapier soll durch öffentliches Ausschreiben beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Verzeichnisse der Mengen der zu beschaffenden Materialien können bei dem Haupt-Magazinsverwalter dahier eingesehen und auch auf Verlangen gegen portofreie Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden. Bei der Materialverwaltung Heidelberg liegen die Bedingungen und Verzeichnisse gleichfalls zur Einsicht offen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebote auf Materiallieferung für das Jahr 1898“ bis längstens den 15. Dezember l. J. Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt an den Haupt - Magazinsverwalter hier einzusenden.

Bei Anfordern von Lieferungsbedingungen ist ausdrücklich anzugeben, auf welche Materialien Angebote zu machen beabsichtigt wird. (2742)

Darmstadt, den 7. Dezember 1897.
Der Ober-Betriebsinspektor.

---

4. Verkauf von Nebenerzeugnissen.

Die Nebenerzeugnisse der diesseitigen Gasanstalten an

Gasöltheer,
Steinkohlentheer und
flüssigem Kohlenwasserstoff

sollen für das Jahr 1898 meistbietend verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen hierzu sind auf portofreies Ansuchen von der **Magazin-Hauptverwaltung der königl. sächs. Staatseisenbahnen hier** unentgeltlich zu erlangen.

Kaufsangebote sind bis

18. Dezember dieses Jahres

an die genannte Stelle portofrei einzureichen.

Chemnitz, am 2. Dezember 1897. (2743)
Maschinen-Hauptverwaltung der königl. sächs. Staatseisenbahnen.

---

5. Offene Stellen.

Zum baldigen Eintritt gesucht

1 Stationsassistent.

Meldungen unter Beifügung von Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Nachweis der Berechtigung zur selbständigen Ausübung des äusseren Stationsdienstes zu richten an (2744)

die Direktion
der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahngesellschaft, Dortmund.

Nr. 23. Jahrgang 1897. Berlin, am 11. Dezember 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	I	1	Sack	Kartoffeln	50	1	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
2	A	72	1	Kiste	?	25,5	2	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
3	A	114	1	Fass	gefüllt	206	3	Neuulm	Bayerische Stsb.	
4	A	—	15	—	leere Fässer	150	4	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
5	A B	15988	1	Sack	Corinthen	50	5	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
6	𝔄𝔅	24	2	Pack	Packetboden	—	6	Kastel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
7	A B	578	1	Fass	leer	7	7	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
8	A D	1778	1	Kiste	Bettwärmer	51	8	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
9	A D	49	1	eis. Fass	?	565	9	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
10	A E	—	25	—	Eisentheile	55	10	Gemünden	Bayerische Stsb.	
11	A G	17	1	Rolle *)	Konserven in Dosen	4,5	11	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	*) in Papier.
12	A G	131	1	Kiste	2 leere Kisten u. 2 leere Körbe	16	12	Gera	K. E.-D. Erfurt	
13	A J	3138	1	„	leer	—	13	Aachen	K. E.-D. Köln	
14	A L C	20805	1	„	?	45	14	Soest	K. E.-D. Münster	bekl. Hagen.
15	A M	6439	1	Pack	4 Stühle	16	15	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
16	A P	914	1	Kollo	Pflanzen	5	16	Lalendorf	Meckl. Friedr.Franzb.	
17	A R	3281	1	Pack	Holzwaaren	31	17	Colmar	Reichsbahn	O. Bleckwendt? Bockenem.
18	A S	—	1	„	Säcke	27	18	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
19	A S C	4	1	„	Säcke	13	19	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
20	A V	6493/96	4	Bll.	Papier	100	20	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
21	A W	340	1	Fass	—	18	21	Aachen	K. E.-D. Köln	
22	A W	547	1	Kiste	?	—	22	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	B	—	1	—	Feuertopf	1	23	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
24	B	—	2	—	leere Kisten	14	24	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
25	B	—	1	Pack	Maschinentheile	3	25	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
26	B	I/V	5	—	leere Verschläge	145	26	Plagwitz-Lind.	K. E.-D. Halle a/S.	
27	B	4010	1	Fass	gefüllt, ansch Magnesia	56	27	Leipzig Th.	„	
28	B	4540	1	Kiste	Bleisyphon	42	28	Darmstadt	Direktion Mainz	Darmstadt beschr.
29	B	—	1	—	eisernes Rohr	21	29	Braunschweig-Westb.	Braunschweig. Landeseisenb.	
30	B	1601	1	Packet	Waschholz	5	30	Bettemburg	Wilhelm-Luxemburg	
31	B	16228	1	Ballen	Manufakturwaaren	54	31	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
32	B	352	1	—	l. Korbflasche	5	32	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Stettin	
33	B C	—	2	—	Röste	8	33	Bingerbrück	Direktion Mainz	
34	B S	330	1	—	leere Kiste	80	34	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
35	B & W	197	1	—	l. eiserner Kübel	—	35	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
36	C	227	1	—	Puppenwagen	4	36	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
37	C A	3281	1	Korb	Farbe	14	37	Eppstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
38	C A L	816	1	Kiste	Eisenwaaren	50	38	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
39	C B D	8269	1	„	Schirmtheile	9	39	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
40	C E	8	1	Stück	eis. Rohr	100	40	Forst	K. E.-D. Halle a/S.	
41	C H	985	1	Kiste	gefüllt	15	41	Fürth	Bayerische Stsb.	
42	C H	5047	1	Ballen	?	104	42	Schönefeld b. Leipz.	K. E.-D. Halle a/S.	
43	C J	106	1	Fass	Potasche	—	43	Haltern Westf.	K. E.-D. Münster	
44	C J L	252	1	„	leer	21	44	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
45	C L	101	1	Fass	leer	101	45	Rappoltsweiler	Reichsbahn	
46	C M	—	9	Stück	Pflugschaaren	25	46	Dambach	„	
47	C M & C	6195	1	Kiste	Sammt	28	47	Münster a/Stein	Direktion Mainz	Rom beschrieben.
48	C M S	1439, 1053	2	Kisten	leer	8	48	Colmar	Reichsbahn	
49	C V	3398	1	Kiste	leer	24	49	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
50	C W	3671	1	Fass	gefüllt	154	50	Darmstadt	Direktion Mainz	
51	D	—	1	—	Messinghahn	0,5	51	Offenburg	Badische Stsb.	D. Linz beschr.
52	D C	536	1	—	l. Gestell	14	52	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	Dürkopp-Bielefeld.
53	D G	—	1	Gestell	3 Dosen Bismarck-Heringe	—	53	Frkfrt. a/M. Hptgtb.	K. E.-D. Frankft. a/M.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
54	D H	25649	1	Ring †)	Federstahl	—	27	54	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	†) in Leinen.
55	D M	921	1	Ballen	Bettfedern	—	—	55	Mannheim	Direktion Mainz	
56	D M	509	1		Kindertisch	—	—	56	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
57	D P P	—	1	Kollo	5 Eisentheile	—	4	57	Peitz Stadt	K. E.-D. Halle a/S.	beschr.: Magdeburg.
58	D R / G M	35609	1	Bund	Bürsten	—	8	58	Diedenhofen	Reichsbahn	
59	D T W	6108, 4051	2	Kisten	leer	—	15	59	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
60	E	4491	1	—	leere Kiste	—	—	60	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
61	E A M	—	1	—	Brettstuhl	—	5	61	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
62	E F	4, 5, 7, 10	5	Bütten	leer	—	—	62	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
63	E F	1	1	Kiste	gefüllt?	—	18	63	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
64	E G / Z	1487	1	„	leer	—	22	64	„	„	
65	E K	929	1	Bund	Röste	—	27	65	Freiburg	Badische Stsb.	
66	E L	4447	1	—	leere Kiste	—	15	66	Schweinfurt O.	Bayerische Stsb.	
67	E L	—	10	Stück	Schaufeln	—	27	67	Diedenhofen	Reichsbahn	
68	E M M	7251	1	Blechballon	Oel	—	31	68	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
69	E S	1768	1	Kiste	Seifenpulver	—	30	69	Colmar	Reichsbahn	
70	F	110	1	Sack	Pflaumen	—	89,5	70	Bremen	K. E.-D. Hannover	
71	F weiss	—	1	—	Tischofenfuss	—	2,5	71	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	
72	F A S	4541	1	Pack	Schraubenschlüssel	—	5,5	72	Hannover	K. E.-D. Hannover	
73	F C	3	1	Sack	Kartoffeln	—	50	73	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	Magdeburg Hptb.
74	F C H	549	1	Fass	Wein	—	22	74	Gemünden	Bayerische Stsb.	
75	F O S	1710	1	Stück	Stahl	—	12	75	Hannover	K. E.-D. Hannover	
76	F / S	127/2483 / 2	1	eis. Fass	leer	—	127	76	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
77	F S	6875	1	Kiste	1. Kiste: F. S. 1299 bezettelt		—	77	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	Eilgut München C.-Regensburg.
78	G B	2860	1	Ballen	Tuche	—	18	78	Neumünster	K. E.-D. Altona	
79	G E S	7619	1	„	Lederriemen	—	55	79	Görlitz	K. E.-D. Breslau	*)
80	G F	205	1	Kiste	Wurstwaaren	—	31	80	Altona	K. E.-D. Altona	
81	G H	5	1	Sack	Kartoffeln	—	90	81	München-Süd	Bayerische Stsb.	
82	G H	61	1	Fass	leer	—	12	82	Bingerbrück	Direktion Mainz	
83	G L	2791/2	2	Kolli	Deichseltheile	—	18	83	Hannover	K. E.-D. Hannover	
84	G S	16	1	Handkoffer ††)	?	—	9	84	Emden	K. E.-D. Münster	††) grau Leinen.
85	G S	3338	1	Kiste	Bleichsoda	—	54	85	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	Union.
86	G V	1	1	Ballen	Parchend	—	10	86	Magdeburg Hptb.	„	
87	H	4	1	Sack	Kuhhaare	—	34	87	Frkfrt. a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
88	H	5	1	„	Kuhhaare	—	—	88	Hanau Nordb.	„	
89	H	7	1	Kiste	Holzwaaren (Garderobehalter)		—	89	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
90	H	58	1	Fass	leer	—	26	90	Wörrstadt	Direktion Mainz	
91	H	—	1	Kiste	Käse	—	43	91	Soest	K. E.-D. Münster	verkauft.
92	H	I	1	Sack	Kartoffeln	—	90	92	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	Geldern-Bingerbrück bezettelt.
93	H B	—	1	Fass	leer	—	—	93	Bingerbrück	Direktion Mainz	
94	H B	—	2	Kolli	Eisenplatten	—	11	94	Brunsbüttelkoog	K. E.-D. Altona	
95	H B	—	1	Sack	Kohl	—	28	95	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
96	H C J	5378	1	Fass	leer	—	35	96	Barsinghausen	K. E.-D. Hannover	
97	H G M	65827	1	Korb	leere Flaschen	—	60	97	Aachen	K. E.-D. Köln	
98	H H	3035	1	Kiste	leer	—	15	98	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
99	H K	4	1	Pack	leere Säcke	—	25	99	„	„	
100	H K	7142	1	Korb	Eisenwaaren	—	115	100	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
101	H O	5710	1	Kiste	Oel	—	24	101	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
102	H P	2415	1	—	kl. Kinderwagen	—	—	102	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
103	H P	133	1	—	leere Kiste	—	17	103	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
104	H R	4546	1	Korb	Lack	—	25	104	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
105	H S	72	1	Fass	leer	—	—	105	Erfurt	„	
106	[S]	8	1	Bund	Hufeisen	—	11	106	Czarnikau	K. E.-D. Bromberg	
107	H St	57388	1	Sack	Erbsen	—	—	107	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
108	H W	334	1	Pack	leere Säcke	—	19	108	Homberg	K. E.-D. Köln	
109	H W	2406	1	Fass	—	—	63	109	Deutzerfeld	„	
110	H W W	66720	1	Ballen	Gummischläuche	—	20	110	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
111	J B	I	1	Ballot	Bett	—	7	111	Augsburg	Bayerische Stsb.	
112	J B	1228	1	Korb	Bürstenwaaren	—	—	112	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
113	J B H	402	1	Kiste	Seife (in Stücken) der Fabrik Häuser S. in Mainz		59,5	113	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	bekl.: Duisburg-Münster i/W.
114	J D	851	1	Fass	leer	—	10	114	Sprendlingen	Direktion Mainz	
115	J E	337	1	„	gefüllt	—	160	115	Neuulm	Bayerische Stsb.	
116	J F	8168	1	Kiste	gefüllt?	—	46	116	Frkfrt. a/M. Eilg. [1])	K. E.-D. Frankf. a/M.	[1]) Hptbhf.
117	J F & B	4	1	Pack	Messingbleche	—	27	117	Soest	K. E.-D. Münster	**)
118	J G	—	1	Sack	Gerste	—	80	118	Krojanke	K. E.-D. Danzig	
119	J H	2	1	Bällchen	Säcke	—	5	119	Jülich	K. E.-D. Köln	
120	J H	798	1	Ballen	Pflanzen	—	?	120	Kiel	K. E.-D. Altona	

*) Beschr.: Scheibe-Gera-Reichenau i/L.
**) Bez.: J. F. & B. J. Fischer & Lassen, Lüdenscheid.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
121	J / S	1604 / 8861	2	—	leere Kisten	22	121	Gera	K. E.-D. Erfurt	
122	J S C	45535	1	Kiste	Hohlglas	90	122	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
123	J V / N	66	1	Ballen	Krollhaare	52,5	123	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
124	J W D	2500	1	Kiste	Margarine	18	124	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
125	K	1	1	Ballen	leb. Pflanzen	15	125	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
126	K weiss	—	1	Stück	T-Eisen	—	126	Parchim	Meckl. Friedr. Franzb.	
127	K	—	3	—	blecherne Aschkasten	2	127	Oberglogau	K. E.-D. Kattowitz	
128	K	1596	1	Kiste	Packstroh	73	128	Kiel	K. E.-D. Altona	
129	K	1	1	Ballen	Emballage	45	129	Darmstadt	Direktion Mainz	
130	K roth	—	1	Stück	Ofentheil	1	130	Altona	K. E.-D. Altona	
131	K roth	—	1	Sack	Hornspähne	14	131	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
132	K M	6404	1	Kiste	leer	—	132	Wasserthaleben	K. E.-D. Erfurt	
133	K S	—	1	Ballen	Wolle	30	133	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
134	K & S	9064	1	Kiste	?	57	134	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
135	K St	65	1	Ballen	Mullwaaren	18	135	Bremen	K. E.-D. Hannover	
136	L	I II	2	—	l. Korbblechflaschen	14	136	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	Darmstadt beschr.
137	L	1539	1	Kiste	Litzen und Schnüre	37	137	Darmstadt	Direktion Mainz	
138	L G	97	1	Koffer	ansch. Kleider	34	138	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
139	L L	8440	1	—	leere Kiste	14	139	Tangerhütte	K. E.-D. Magdeburg	Tangerhütte.
140	L M	50/51	2	Pack	6 eis. Lampenkugeln	58	140	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
141	L R	451	1	Wanne	Margarine	29	141	Sibyllenort	K. E.-D. Breslau	
142	L S	624	1	Ballen	—	100	142	Falkenberg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	beschr.: Falkenberg.
143	L S	153	1	Kiste	gefüllt	47	143	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
144	L W	63294	2	Kisten	Cigarren	?	144	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
145	M	1	1	Sack	Schafwolle	12	145	Herford	K. E.-D. Hannover	
146	M	149	1	Rolle	Packleinen	49	146	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
147	M	4	1	Pack	Ofenfüsse	2	147	Heidelberg	Badische Stsb.	
148	M	—	1	Stück	leerer Bienenkorb	5	148	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
149	M G	4091	1	Fass	Oel	200	149	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
150	M G	5659	1	Korb	Obst	33	150	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
151	M H	736	1	Ballen	Leder	103	151	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
152	M L	2	1	—	Bock zum Schleifstein	25	152	Warnemünde	Meckl. Friedr. Franzb.	
153	M M	19574	1	Kiste	gefüllt	—	153	Bingerbrück	Direktion Mainz	
154	MK	532	1	Ballen	Baumwollwaaren	—	154	Burscheid	K. E.-D. Elberfeld	Hohenzollern Germania beschrieben.
155	M S	1	1	Kiste	gefüllte Blechbüchsen	65	155	Heidelberg	Badische Stsb.	
156	M T	3338	1	Bund	Lampenkugeln	14	156	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
157	N W	2272	1	Fass	leer	12	157	Diedenhofen	Reichsbahn	
158	O	—	1	—	Ofenthür	3	158	Wittmund	K. E.-D. Münster	
159	P	44	1	Sack	Kaffee	87	159	Breslau Freib.	K. E.-D. Breslau	
160	P	—	3	Stäbe	Eisen	—	160	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
161	P C	4112	1	—	leere Kiste	16	161	Colmar	Reichsbahn	
162	P / C W / R	—	1	Sack	Cement	58	162	Aachen	K. E.-D. Köln	
163	P & D	20253	1	Kiste	Cichorien	62	163	Biebesheim	Direktion Mainz	Forchheim-Biebesheim bezettelt.
164	P N	—	1	—	eiserner Ofentheil	18	164	Diedenhofen	Reichsbahn	
165	P S	undeutlich 1543	1	Fass	anschein. Wagenschmiere	180	165	Schrimm	K. E.-D. Posen	
166	P W N	—	1	Sack	Hutzeln	69	166	Neuulm	Bayerische Stsb.	
167	R	1	1	Korb	Obst	20	167	Paderborn	K. E.-D. Münster	
168	R	7191	1	Kübel	Glaserkitt	—	168	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
169	R	—	1	„	leer	14	169	Neustadt a. D.	K. E.-D. Altona	
170	R B A	—	4	—	Achteltonnen leer, gebr.	43	170	Korschen	K. E.-D. Königsberg	beschr.: Kamenz.
171	R B	676	1	—	leerer Verschlag	38	171	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
172	R C	1273	1	—	l. Lattenkiste	34	172	Leipzig M.	„	
173	R C	4490/4	5	Kübel	Ausfuhrgut	—	173	Bremen	K. E.-D. Hannover	
174	R C	—	1	—	eiserner Rahmen	1,5	174	Crefeld	K. E.-D. Köln	
175	R S	60	1	Kiste	Uhr	25	175	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
176	R Z	9694	1	Bund	Stahl	58	176	Kiel	K. E.-D. Altona	
177	S	I	1	Fass	leer	14	177	Neisse	K. E.-D. Breslau	
178	S	1	1	Korb	Obst	20	178	Paderborn	K. E.-D. Münster	
179	S	—	1	Bund	Eisen	53	179	Friedrichsdorf i/Th.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
180	S	3321	1	Kollo	Nähtischchen	11	180	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
181	S B	5738	1	Fass	Bleiweiss	287	181	Breslau Freib.	K. E.-D. Breslau	
182	S B	246	1	„	leer	5	182	Gemünden	Bayerische Stsb.	
183	S C	1311	1	Sack	Putztücher	10	183	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
184	S H S	4957	1	Ballen	Kaffee	74	184	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
185	S / J S W	744	1	Fass	leer	8	185	Boppard	Direktion Mainz	
186	S K	928	1	Kiste	?	?	186	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Neukrug.
187	S K	11828	1	„	gefüllt	77	187	Lindau	Bayerische Stsb.	Zürich beschr.
188	S K	—	1	Bund	Bandeisen	50	188	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
189	S L	—	1	—	Schliesskorb	50	189	Bremen	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter										
190	S L S	6897	1	Ballen	gefüllt	—	14	190	Diedenhofen	Reichsbahn	
191	S S	392	1	Kiste	eis. Röhrchen	—	107	191	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Berlin.
192	S P oder St B	—	1	Kette	13 m lang	—	—	192	Simbach	Bayerische Stsb.	
193	S W	1423	1	—	Bettrahmen	—	—	193	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
194	T	4761	1	Kollo	Lehnstuhl	—	6	194	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
195	T	24	1	Kiste	leer	—	20	195	Elberfeld-Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
196	T	12039	1	„	gefüllt	—	84	196	Barmen	„	
197	T H	101409 101409 a	2	Kisten	Schokol.-Waaren	—	41	197	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
198	T K	16171/4	4	„	Teigwaaren	—	138	198	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
199	T P C	814. 822 830	3	—	leere Körbe	—	—	199	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
200	V	1	1	Korb	Obst	—	17	200	Paderborn	K. E.-D. Münster	
201	V G	11. 13	2	Ballons	Säure	—	—	201	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
202	V S	3. 5 10. 10 2. 13	6	Fässer*)	leer	—	660	202	Heidelberg	Badische Stsb.	*) Halbstück.
203	W	7273	1	Pack	Papier	—	11	203	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
204	W	—	1	—	Ofentheil	—	—	204	Hohenlimburg	„	
205	W	3799	1	—	1. Lattengestell	—	35	205	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
206	W B	406	1	Fass	gefüllt	—	250	206	Schweinfurt C.	Bayerische Stsb.	
207	W B	—	1	„	Wein	—	33	207	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
208	W C	—	1	Sack	Bohnen	—	—	208	Soest	K. E.-D. Münster	
209	W C	8205	1	Kiste	leer	—	23	209	Bingerbrück	Direktion Mainz	Bingerbrück bezettelt.
210	W E	10328	1	„	?	—	6	210	Posen	K. E.-D. Posen	
211	W H	14. 15	2	Eimer	Früchte	—	27,5	211	Strassburg	Reichsbahn	
212	W J	1411	1	Kiste	gefüllt	—	43	212	Würzburg	Bayerische Stsb.	Plauen-Darmstadt bezettelt.
213	W J	15258	1	Ballen	Manufakt.-Waare	—	31	213	Darmstadt	Direktion Mainz	
214	W K	453	1	Kiste	?	—	—	214	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
215	W L	1/2	2	Pack	leere Körbe	—	40	215	Schweinfurt C.	Bayerische Stsb.	
216	W N	212/3	2	Kolli	eiserne Becken	—	24	216	Aachen	K. E.-D. Köln	
217	W R C	1709/10	2	Kisten	gefüllt	—	142	217	Darmstadt	Direktion Mainz	
218	W T	626	1	Sack	Reis	—	110	218	Schieder	K. E.-D. Hannover	
219	W V	—	1	Fass	leer	—	55	219	Gau-Odernheim	Direktion Mainz	
220	W W	2231	1	Pack	Eisenwaaren	—	34	220	Karlsruhe	Badische Stsb.	
221	W T	2293	1	Fass	?	—	55	221	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
222	W T	2292	1	„	?	—	57	222			
223	Z	—	1	—	eiserner Ofentheil	—	21,5	223	Weissenburg	Reichsbahn	
					B. Güter m. Adr. bez.:						
224	A R Berlin	—	1	Kollo in Leinw.	3 Militärgewehre gez. 2606, 2934 u. 6591		14	224	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
225	Bederkesa	—	14	Stück	Kochtöpfe	—	67	225	Bederkesa	K. E.-D. Hannover	
226	K. Brunne	—	1	Sack	Kartoffeln	—	65	226	Rheine	K. E.-D. Münster	verkauft.
227	Blümle	1863	1	„	Kartoffeln	—	66	227	Ellwangen	Württemberg. Stsb.	
228	H. A. Cologne	—	1	Kiste	Käse	—	24	228	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
229	Detering	—	1	Korb	Obst	—	39	229	Bremen	K. E.-D. Hannover	
230	von Einem	1889	1	Sack	Bettzeug	—	18	230	Lützow	Meckl. Friedr. Franzb.	
231	Herrn Gerig..... frei R......	—	1	„	Kartoffeln	—	69	231	Ruda	K. E.-D. Kattowitz	
232	H. Kohn jr. Berlin	—	1	—	Wagendecke	—	—	232	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
233	Aug. Helms Harburg E.	—	8	Pack	leere Säcke	—	300	233	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
234	— ohne	—	152	„	leere Säcke	—	3 417	234			
235	Kirchhoff &Co. Frankfurt a/M.	—	1	—	Fahrrad	—	18	235	Osterholz-Sch.	K. E.-D. Hannover	
236	Gottlieb Kunz bei Gastwirth Herrn Krause, Wittenberg b. Tharau	—	1	Koffer	Kleider	—	23,5	236	Wittenberg W./Pr.	K. E.-D. Bromberg	
237	Laurahütte M W	346	1	Fass	—	—	12	237	Laurahütte	K. E.-D. Kattowitz	**)
238	C K & Co. Leipzig	—	1	—	leere Kiste	—	29	238	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	bezettelt: Worms / Berlin.
239	J. Quandt	10242	1	—	1. Pianokasten	—	90	239	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
240	Rosenbaum frères Fürth	—	1	Kiste	Bronzepulver	—	11,5	240	Fürth	Bayerische Stsb.	
241	Schambach	—	1	„	gefüllt	—	22	241	Heidelberg	Badische Stsb.	
242	Sechler & Sohn	III	1	Korb	leere Blechflasche	—	3	242	Soest	K. E.-D. Münster	

**) Bezettelt: Neuberun 8/11 nach Laurahütte.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
243	C. A. Volkmann	—	1	—	Firmenschild —	—	243	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
244	Wankerl München	—	1	Sack	Brot —	17	244	München C.	Bayerische Stsb.	
245	Brüder Winter, Prossnitz	—	1	Pack	leere Säcke —	—	245	Jägerndorf	K. E.-D. Kattowitz	
246	H. Wagner Cassel	—	1	—	Wagendecke —	—	246	Undenheim-Köngernheim	Direktion Mainz	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
247	grün 1	727	2	Stück	eis. Achsen —	60	247	Dömitz	K. E.-D. Altona	
248	grün 1	—	1	Stange	Eisen —	30	248			
249	weiss	1	1	Stab	Eisen —	71	249	Sehnde	K. E.-D. Hannover	
250	weiss	1	3	—	Ofentheile aus Gusseisen	45	250	Hannover	„	
251	—	1—11	11	Ballen	Baumwolle —	?	251	Spandau	K. E.-D. Berlin	
252	—	3	1	—	Gitter (Lademittel) —	—	252	Korschen	K. E.-D. Königsberg	
253	—	III roth	1	Bund	Eisen —	28	253	Soest	K. E.-D. Münster	
254	—	III gelb	7	Stäbe	Flacheisen —	51	254	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
255	—	8	1	Korb	Kleider u. Betten —	44	255	Wongrowitz	K. E.-D. Bromberg	
256	—	11	1	—	alter Ofenrost —	2	256	Immekeppel	K. E.-D. Elberfeld	
257	—	19	1	Korb	Glasballon —	10	257	Simbach	Bayerische Stsb.	
258	—	24. 36. 22	1	—	Holzschuh mit Oberleder	0,5	258			
259	—	34	1	—	eisernes Rad —	—	259	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
260	—	304	1	—	Holzkoffer, schwarz	18	260	Passau	Bayerische Stsb.	
261	—	450. 453	2	Kisten	Stärke —	70	261	Ulflingen	Wilhelm-Luxemburg	
262	Gepäck	463	2	—	leere Weidenkörbe	9	262	Haste	K. E.-D. Hannover	
263	—	591	1	Fass	Most —	102	263	Darmstadt	Direktion Mainz	
264	—	1283. 1297	2	—	Ketten —	—	264	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
265	—	1800/2000	—	—	alte Unterlagsplatten	—	265	Poremba	K. E.-D. Kattowitz	
266	—	1895/15	1	Ballen	Tabak —	100	266	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
267	—	2695/96	2	Bll.	anschein. Garn —	235	267	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
268	—	5680	1	Fass	leer —	3	268	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
269	—	39798	1	Kiste	gefüllt —	40	269	Colmar	Reichsbahn	
270	—	46169/70	2	—	leere Kannen —	10	270	Heidelberg	Badische Stsb.	
271	—	50067	1	Kiste	Orangeat —	18	271	Wiesan	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
272	⊏	30	1	Sack	Gemüse —	48	272	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
273	roth ×	—	5	Kolli	eis. Ofenthüren —	21	273	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
274	schwarz ×	—	1	Sack	leere Säcke —	26	274	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
275	grüner Strich	—	4	Stück	Gasrohre —	33	275	Passenheim	K. E.-D. Königsberg	
276	/ weiss	—	1	„	Ofentheil —	16	276	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
277	[Zeichen]	—	1	Büchse	Bratheringe —	3,75	277	Spandau	K. E.-D. Berlin	
278	S.J (im Dreieck)	13249	1	Kiste	leer —	40	278	Berlin H. u. L.	„	
279	SN (im Rhombus)	—	1	Sack	Rosinen —	30	279	Aachen	K. E.-D. Köln	
280	un leserlich. (im Dreieck)	100837	1	Fass	leer, gebraucht —	35	280	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	beschrieben: Cosel.
281	(Dreieck)	2584	1	„	leer —	3,5	281	Gera	K. E.-D. Erfurt	
282	F C B (Glas) Osnabrück	2825	1	Kiste	Glas oder Porzellanwaaren	75,5	282	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
283	1011 (im Zeichen)	4327	1	„	Puppen —	89	283	Altona	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
284	—	—	1	—	eis. Ambos (Schmiede-)	12,5	284	Rothenstein O/Pr.	K. E.-D. Königsberg	Buchst. J. M. eingeprägt.
285	—	—	1	Korb	Aepfel —	27	285	Rothau	Reichsbahn	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
286	—	—	1	Pack	Ausklopfer aus Rohr	3	286	Magdebg.-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
287	—	—	1	Ring	Bandstahl —	36	287	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
288	—	—	1	—	Bettenstellen-Seitenstück	2	288	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
289	—	—	2	Tafeln	Blech —	17	289	Colmar	Reichsbahn	Betriebsdienstgut.
290	—	—	1	Pack	25 Blecheimer —	13	290	Schönefeld b. Lpzg.	K. E.-D. Halle a/S.	
291	—	—	3	—	eis. Blechröhren —	7	291	Garding	K. E.-D. Altona	
292	—	—	1	Pack	3 Blechschaufeln —	7	292	Seehausen i./Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
293	—	—	1	Dose	Bratheringe —	8	293	Frankf a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
294	—	—	2	—	Brecheisen —	22,5	294	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
295	—	—	22	—	Bretter —	—	295	Simbach	Bayerische Stb.	
296	—	—	1	Bund	Bretter —	—	296			
297	—	—	4	—	Chamotteplatten —	32	297	Namslau	K. E.-D. Kattowitz	
298	—	—	1	—	Coaksfüller —	2	298	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
299	—	—	1	—	Dienstgitter —	—	299	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
300	—	—	1	Ballot	Drell —	34	300	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
301	—	—	1	Sack	Effekten —	24	301	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
302	—	—	1	Stab	Eisen —	15	302	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
303	—	—	2	Stück	Eisen —	5	303	Basel	Reichsbahn	
304	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	33	304	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
305	—	—	1	Korb	Eisenplatten —	11	305	Diedenhofen	Reichsbahn	Schraubenschlüssel f. Fahrräder.
306	—	—	1	Packetchen	Eisenwaaren —	—	306	Soest	K. E.-D. Münster	
307	—	—	1	Bund	Eisen- u. Stahlwaaren	9,5	307	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
308	—	—	1	—	Fahrrad —	20	308	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
309	—	—	1	Fass	leer —	25	309	G. A. Mainz	Direktion Mainz	
310	—	—	1	„	leer —	26	310			
311	—	—	1	„	leer —	20	311			
312	—	—	1	„	leer —	17	312			
313	—	—	1	„	leer —	18	313			
314	—	—	2	—	leere Fässer —	58	314	St. Goarshausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
315	—	—	2	—	Fässer gefüllt —	156	315	Darmstadt	Direktion Mainz	
316	—	—	1	—	Flagge (schwarz, weiss, roth) mit Flaggenstock	—	316	Mannheim Neckarvorst.	„	am 5. XI. auf der Strecke gefunden.
317	—	—	1	Pack	Founiere —	18	317	Marktschorgast	Bayerische Stsb.	
318	—	—	4	Stück	Gardinenhalter (Kugeln mit Kette)	?	318	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
319	—	—	1	Kollo	Gewichte —	15	319	Aalen	Württemberg. Stsb.	
320	—	—	1	—	Geldschrank —	350	320	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
321	—	—	6	—	eis. Gitterrosten —	126	321	Berlin-Ostb.	K. E.-D. Berlin	
322	—	—	1	—	eis. Gittertheil —	6	322	München C.	Bayerische Stsb.	beschr.: Dresden.
323	—	—	1	Korb	Glaskacheln —	16	323	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
324	—	—	1	Bund	Göpelgestänge —	—	324	Freudenberg	K. E.-D. Elberfeld	
325	—	—	1	—	eis. Gussplatte —	7	325	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
326	—	—	2	—	Gussröhren (Maschinentheil)	17	326	Mühldorf	„	
327	—	—	1	Pack	eis. Gusswaaren —	—	327	Goch	K. E.-D. Köln	
328	—	—	1	Bund	6 Gussräder —	20	328	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
329	—	—	1	Fass	Heringe —	135	329	Strassburg	Reichsbahn	
330	—	—	1	Korb	Hausgeräth —	22	330	Leipzig Eil.-B.	K. E.-D. Halle a/S.	
331	—	—	1	—	eiserner Hebel —	12	331	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
332	—	—	1	Bund	Holzhohlmaasse —	—	332	Ruda	K. E.-D. Kattowitz	
333	—	—	1	Paar	roh bearb. Holzschuhe	2	333	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
334	—	—	3	„	Holzschuhe	5	334	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
335	—	—	3	Stück	Holzschuhe —	1,5	335	Herford	K. E.-D. Hannover	
336	—	—	8	Bund	Holzreifen —	60	336	Gevelsberg-H.	K. E.-D. Elberfeld	
337	—	—	1	Korb	Holzwaaren —	25	337	Lauterburg	Reichsbahn	
338	—	—	2	—	gusseis. Hülsen —	6	338	Papenburg	K. E.-D. Münster	
339	—	—	2	Bund	Hufeisen —	28	339	Neumünster	K. E.-D. Altona	
340	—	—	1	Hutschacht.	1 Cylinderhut, 1 kl. Kissen u. 1 Trauerflor	—	340	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	an einer Seite blauer Streifen
341	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	70	341	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
342	—	—	1	„	Kartoffeln —	72	342	Parchim	Meckl. Friedr. Franzb.	
343	—	—	1	„	Kartoffeln —	28	343	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
344	—	—	1	„	Kartoffeln u. Kleider	40	344	Ebermannstadt	Bayerische Stsb.	
345	—	—	1	„	Kartoffeln —	74	345	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
346	—	—	6	—	Ketten —	6	346	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	
347	—	—	1	Bund	Ketten —	15	347	Lüdenscheid	„	
348	—	—	1	—	Kinderstuhl —	9	347	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
349	—	—	1	—	kl. Klapptisch —	3	349	Engers	K. E.-D. Köln	
350	—	—	1	Schliesskb.	Kleider —	22	350	E. G. A. Bingen	Direktion Mainz	
351	—	—	1	Sack	Kleider u. Betten —	21	351	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
352	—	—	2	—	Kleiderständerspitzen	1	352	Teterow	Meckl. Friedr. Franzb.	
353	—	—	1	Bund	Körbe —	6	353	Mannheim	Badische Stsb.	
354	—	—	1	Pack	5 leere Körbe —	—	354	Haltern Westf.	K. E.-D. Münster	
355	—	—	1	Bund	Kohlenlöffel —	7,5	355	Basel	Reichsbahn	

*) Die eine Hülse hat die Form eines Eisenb.-Wagenbuffers.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
356	—	—	1	—	eis. Kohlenschaufel —	—	356	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
357	—	—	1	—	Korbsessel —	3	357	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
358	—	—	1	Parthie	Kuppelungen —	—	358	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
359	—	—	1	Ballen	Leinen —	26	359	Engers	K. E.-D. Köln	
360	—	—	1	Rolle	blaues Leinen —	11	360	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
361	—	—	1	Sack	Lumpen —	13	361	Schwerin	Meckl. Friedr.-Frzb.	
362	—	—	1	„	Lumpen —	50	362	Heidelberg	Badische Stsb.	
363	—	—	5	Päckchen*)	Marzipanformen von Zinn	1	363	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	*) in Papier.
364	—	—	1	Sack	Maronen —	39	364	E. G. A. Mainz	Direktion Mainz	
365	—	—	1	—	eiserner Massel —	70	365	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
366	—	—	5	Säcke	Mehl —	250	366	Mamer	Wilh.-Luxemb. B.	
367	—	—	1	Pack	Messingblech —	8	367	Aachen	K. E.-D. Köln	
368	—	—	1	Kollo	Möbel (Vorsatzrahmen)	7	368	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
369	—	—	1	Packet	Nägel —	1	369	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
370	—	—	1	Sack	Nüsse —	6	370	Alpirsbach	Württemb. Stsb.	
371	—	—	1	—	Ofen aus Gusseisen	3	371	Bremen	K. E.-D. Hannover	
372	—	—	1	—	Ofenrohr —	5	372	Hildesheim	„	grün.
373	—	—	2	—	Ofenrohre —	0,9	373	Hersfeld	K. E.-D. Frankfurt/M.	
374	—	—	1	Pack	Ofentheile —	3	374	Rheydt	K. E.-D. Köln	
375	—	—	4	—	leere Petroleumfässer	—	375	Penzig	K. E.-D. Breslau	
376	—	—	18	—	leere Petroleumfässer	—	376	Brockau	„	
377	—	—	6	—	eiserne Platten —	18	377	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
378	—	—	1	—	eiserne Platte —	102	378	Kestert	K. E.-D. Frankfurt/M.	
379	—	—	1	—	Plättmaschine aus Holz	3	379	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
380	—	—	4	Bolzen	Plattstähle —	6	380	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
381	—	—	1	Pack	Portièrenstangen —	8	381	Burg	K. E.-D. Magdeburg	
382	—	—	1	—	eisernes Rad —	9	382	Diedenhofen	Reichsbahn	
383	—	—	1	—	Rad (von einem Velociped)	2	383	Mannheim	Badische Stsb.	
384	—	—	4	—	Röste —	7	384	Gemünden	K. E.-D. Frankfurt/M.	
385	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle —	7,5	385	Hof	Bayerische Stsb.	aus 4 versch.
386	—	—	1	—	verzinktes Rohr —	10	386	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	Theilen be-
387	—	—	1	Bund	2 Rohre —	32	387	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	stehend.
388	—	—	1	Stab	Rundeisen —	5	388	Darmstadt	Direktion Mainz	
389	—	—	1	Stück	Rundeisen —	20,5	389	Pritzwalk	K. E.-D. Altona	
390	—	—	2	Stangen	Rundstahl —	15	390	Diedenhofen	Reichsbahn	
391	—	—	1	—	Rungenkette —	—	391	Schneidlingen	K. E.-D. Magdeburg	
392	—	—	1	Säbel	alter Offizierssäbel —	—	392	München C.	Bayerische Stsb.	
393	—	—	1	Pack	alte Säcke —	16	393	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
394	—	—	1	Sack	Säcke —	29	394	Ulflingen	Wilh.-Luxemb. B.	
395	—	—	32	—	lose, gebr. Säcke —	16	395	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
396	—	—	1	Pack	Schaufeln mit Stielen	10	396	Engers	K. E.-D. Köln	
397	—	—	1	Bund	Schilfrohr —	—	397	Eisleben	K. E.-D Halle a/S.	
398	—	—	1	Pack	eiserne Schippen —	15	398	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
399	—	—	1	Schliesskb.	gefüllt —	21	399	Kelsterbach	Direktion Mainz	
400	—	—	1	Bund	32 Schraubenmuttern u. Schraubenmuffen	4	400	Schönefeld b/Lpzg	K. E.-D. Halle a/S.	
401	—	—	10	—	verzinkte Schöpfer —	10	401	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
402	—	—	2	—	Speichenräder —	—	402	Patschkau	K. E.-D. Breslau	zur Drillma-
403	—	—	2	—	Stäbe —	—	403	G. A. Bingerbrück	Direktion Mainz	schine.
404	—	—	1	Stange	Stahl —	8	404	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	
405	—	—	2	—	kief. Stangen —	—	405	Arnsdorf b/Liegn.	K. E.-D. Breslau	Streckenfund
406	—	—	1	Pack	Stechpalmen —	40	406	Heidelberg	Badische Stsb.	verkauft.
407	—	—	1	Stuhl	alt, hellbraun polirt mit Rohrsitz	3	407	Augsburg	Bayerische Stsb.	
408	—	—	1	—	Strohsack, fast neu. weiss u. roth gestreift	2,5	408	Schulitz	K. E.-D. Bromberg	f. Kinderbett.
409	—	—	2	Bund	Tannenbäume —	30	409	Eichicht	K. E.-D. Erfurt	1,10 m lang,
410	—	—	1	—	Tannenbrett —	—	410	Bergheim	K. E.-D. Hannover	0,50 m breit.
411	—	—	1	Fass	Theer —	233	411	Villingen	Württemberg. Stsb.	1,08 m lang,
412	—	—	1	—	Thonrohr —	80	412	Kempen	Breslau-Warsch. E.	0,36 m weit.
413	—	—	1	—	Thonrohr —	16	413	Darmstadt	Direktion Mainz	
414	—	—	2	—	dreibeinige Tischchen	7	414	Gera	K. E.-D. Erfurt	
415	—	—	1	—	defektes Viehgitter	—	415	Teterow	Meckl. Friedr.-Frzb.	
416	—	—	1	Kiste	Wurst —	19,5	416	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
417	—	—	1	Ballen	Wollwaaren —	41	417	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
418	—	—	1	—	Zange (81 cm lang)	3	418	Altona	K. E.-D. Altona	
419	—	—	4	Tafeln	Zinkblech —	23	419	Mertert	Reichsbahn	
420	—	—	5	Pack	leere, alte Zuckersäcke	114	420	Lehrte	K. E.-D. Hannover	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A B	—	1	Kiste	Speck —	24	1	Duisburg	K. E.-D. Essen	
2	A C	7468	1	„	Oberbett, Kirmeswaaren u. Schuppen	44	2	Essen Hptb.	„	
3	B W	6608	1	Ballen	ansch. Leinen —	53	3	Dortmund Km.	„	
4	B B	—	1	Fass	Butter —	25	4	Essen Hptb.	„	
5	B S J	5207	1	Korb	Eisenwaaren —	33	5	Dortmund S.	„	
6	B E	311	1	—	eis. Maschinenachse	64	6	Essen Hptb.	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
7	C P	97/101	5	Packtonnen	leer —	50	7	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
8	C	1	1	Pack	Cementsäcke —	12	8	Essen Hptb.	„	
9	C F Beck Crosh	—	1	Kiste	Kaffee —	17	9	„	„	
10	C V S D M	—	1	—	blech. Korbflasche —	2	10	„	„	
11	D B H	4647 34	1	Kiste	Harmonikas-Etuis und Pfeifenspitzen	7	11	„	„	
12	D P F	6731	1	„	leer —	10	12	„	„	
13	E L	1	1	Sack	Kleider —	10	13	„ Nord	„	
14	E	4783	2	—	Ofenrohre —	8	14	„	„	
15	E N	5	1	Korb	ger. Wurst —	23	15	Dortmund S.	„	
16	E C	929	1	Kiste	Maschinentheile —	90	16	Essen Hptb.	„	
17	E T	22	1	Fass	leer —	15	17	„	„	
18	F B	50101	1	Collo	Stahl —	4	18	Wanne	„	
19	F G	—	1	Kiste	?	125	19	Oberhausen	„	
20	F H C	5	1	Korb	Eisenwaaren —	7	20	Dortmund S.	„	
21	F R	4180	1	Kiste	leer —	5	21	Essen Hptb.	„	
22	F S C	22850	1	Verschlag	Kinderstühle —	14	22	Schalke	„	
23	F K	30	1	Kiste	Säcke —	19	23	Essen Hptb.	„	
24	F S O	—	1	—	eis. Kessel —	42	24	„	„	
25	G	1	1	Gestell	5 Dosen Bratheringe	—	25	Dortmund Km	„	verkauft.
26	G	—	1	—	Rohr —	—	26	Castrop	„	
27	G F	—	1	Koffer	? —	19	27	Dortmund S.	„	
28	H F	289	1	—	eis. Rahmen —	8	28	Hamm	„	
29	H B	10882	1	Kiste	ansch. Wurst —	9,5	29	Mengede	„	
30	H V	7897	1	„	Butter —	47	30	Essen Hptb.	„	
31	H H	117671	1	Verschlag	9 Spiegel —	55	31	Ruhrort Rh.	„	
32	HK	—	1	Sack	Zwiebeln —	49	32	Witten W.	„	
33	H D	857	1	Packet	Briefregistrator mit Zubehör	5	33	Essen Hptb.	„	
34	J J S	—	1	Koffer	Muster —	90	34	Gep. Abst. St. Dortmund	„	
35	J L	3188	1	Kiste	leer —	9	35	Essen Hptb.	„	
36	J F A P	28	1	Sack	Thon —	112	36	Schalke	„	
37	J L H	—	1	Kiste	Bolzen —	27	37	Essen Hptb.	„	
38	J J	1	1	„	Holztheile —	20	38	„	„	
39	K P M	2406	1	„	Porzellan —	115	39	„	„	
40	K	1261	1	—	Kette —	—	40	Wanne	„	
41	K	—	1	Korb	Feigen —	22	41	Essen Hptb.	„	
42	K	6085 6026	1	Fass	Branntwein —	—	42	Emmerich	„	bekl. Crefeld-Emmerich
43	M M	97	12	—	Stahlscheiben —	—	43	Borken	„	
44	M U	8926 9077	1	Verschlag	Weissblech —	124	44	Essen Hptb.	„	
45	M H	8338	1	Verschlag	Möbeltheile —	7	45	Dortmund S.	„	
46	M R	—	1	Koffer	? —	—	46	„	„	
47	M K	31220 31335	2	Kisten	leer —	24	47	Wanne	„	
48	M R	II	1	Korb	? —	—	48	Dortmund S.	„	
49	M M	1277	1	Ballen	Webwaaren —	100	49	Essen Hptb.	„	
50	N	1	2	Schnur	Holzschuhe —	23	50	Dorsten	„	
51	O	6	1	Verschlag	5 leere Kistchen —	7	51	Mülh.-Eppingh.	„	
52	O C	3	1	—	Maschinentheil —	16	52	Borken	„	
53	O S F R	6570	1	Tonne	leer —	—	53	Dortmund S.	„	
54	P B C	33 429	1	Fass	Petroleum —	185	54	Hamm	„	
55	P H	595	5	Kolli	Ofentheile —	38	55	Essen Hptb.	„	
56	S N	1	1	Koffer	leer —	42	56	Ruhrort Rh.	„	
57	S J	8626	1	Pack	Papier —	—	57	Emmerich	„	
58	S V L	—	1	Fass	Sauerkraut —	77	58	Essen Hptb.	„	
59	S V L	835	1	„	„ —	113	59	Essen Hptb.	„	
60	S F	28	1	Kiste	Eisenwaaren —	20	60	„	„	
61	S F	11209	1	„	Kernseife —	10	61	„	„	
62	S	9147	1	„	Cichorien —	76	62	„	„	
63	U	11	1	Korb	Nieten —	—	63	Dortmund Km.	„	
64	W	56	1	Bund	Holzplatten —	5	64	Mengede	„	
65	Dudenrot	1	1	Ballen	Mohrfigur —	11	65	Duisburg	„	
66	—	3336	1	Kiste	? —	58	66	Hattingen	„	
67	—	15022	1	Kiste	Margarine —	20	67	Essen Hptb.	„	
68	—	8461	1	„	Flaschen —	35	68	Duisburg	„	bez. Liegnitz
69	—	22050 / P 62	1	Rolle	Tapeten —	13	69	Emmerich	„	
70	—	1226 Bottrop	1	Topf	Gelee —	5	70	Bottrop	„	
71	—	637	1	—	eis. Wagenachse —	18	71	Essen Hptb.	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
72	—	29782	1	—	eis. Maschinentheil (Lager)	117	72	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
73	—	3032	1	Pack	2 Waschkessel —	12	73	"	"	
74	IIII weiss	—	1	Pack	Flanschen —	14	74	Hamm	"	
75	—	—	1	Ballen	Betten —	37	75	Gelsenkirchen	"	
76	—	—	1	Pack	2 Binsenstühle —	9	76	Wanne	"	
77	—	—	1	Bund	Eisen —	47	77	Hattingen	"	
78	—	—	1	Packet	Gummiluftreifen —	14	78	Emmerich	"	
79	—	—	1	Bund	Haarbesen —	63	79	Duisburg	"	
80	—	—	1	Sack	eis. Haken —	22	80	Schalke	"	
81	—	—	1	—	Holzklotz —	25	81	Emmerich	"	
82	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	90	82	"	"	
83	—	—	1	"	gipsart. Masse —	75	83	Essen Nord	"	
84	—	—	1	Pack	schmale Papierstreifen	20	84	Duisburg	"	
85	—	—	1	Bund	Seegras —	23	85	Meiderich	"	
86	—	—	5	Stück	Schaufeln —	15	86	"	"	
87	—	—	1	—	Waschbrett —	2	87	Bochum Nord	"	

Anzeigen.



Bedeutende Preisermässigung.

Ueber 1400 Apparate im Betriebe.





Dürr-Licht

ist das stärkste bis jetzt existirende vollkommen selbstthätige Licht.

Apparate von 1500 bis 14000 Kerzen.

Besondere Vorzüge:
Leicht transportabel, keine Wartung, einfache Handhabung, gefahrlos, arbeitet ohne künstliche Pressluft.

Höchste Auszeichnungen.
Patentirt in den meisten Culturstaaten.

Beste Zeugnisse und Specialkatalog auf Wunsch gratis und franco!

Dürr-Licht ist eingeführt:
bei der Marine, dem Landheere, Schiffswerften, Kanal- und Hafenbauten, Eisenbahnen, Steinbrüchen, grossen Werkstätten und Lagerplätzen, Hütten- und Kohlenwerken, Zuckerfabriken, Feuerwehren, Sportplätzen. — Wichtig für Rettungszwecke.

Ludwig Dürr & Co.
Bremen.

Passendstes und schönstes Geschenk für Eisenbahn-Beamte.

Flügelrad-Uhr

(Gesetzlich geschützt.)

Der Geschäftsstelle der „**Deutschen Verkehrs-Blätter**" **in Leipzig**, Dörrienstr. 3 ist der **Alleinvertrieb** dieses höchst originellen Werkes, Flügelrad aus gut vernickeltem Kunstguss mit Sinnspruch und gutgehender Uhr, übertragen worden



Preis: Flügelrad-Uhr mit Glasverschluss **M. 14.50**, mit 8 tägigem Gehwerk M. 6.50 mehr. Die Flügelrad-Uhr ist als **Festgeschenk** besonders geeignet. Frankirte Rücksendung, wenn die Uhr nicht gefällt, gestattet.

Leipzig, Dörrienstr. 3.

Geschäftsstelle der
„Deutschen Verkehrs-Blätter."

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Steierischer Façonstahlguss,

unvergleichlich besser als Temperguss, für **Waggontheile** und **Beschläge** selbst der kleinsten Gattung, liefert die

Fischer'sche Weicheisen- und Stahlgiesserei-Gesellschaft

in Traisen, Nied.-Oesterr.

Specialität: Stahlguss für kleine Stücke.

(Skizzenbücher und Muster stehen auf Verlangen zur Verfügung.)

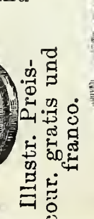
Kgl. Pr. silberne **Erdmann Kircheis, Aue i. S.** Kgl. Pr. goldene

Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

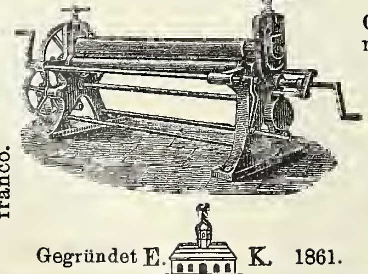
Staatsmedaille. — Staatsmedaille.

Mehrere Patente im In- und Ausland

Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!



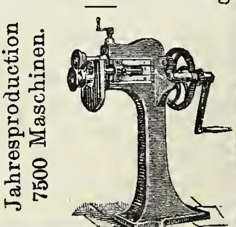
Illustr. Preis-cour. gratis und franco.





Gegründet E. K. 1861.

Jahresproduction 7500 Maschinen.

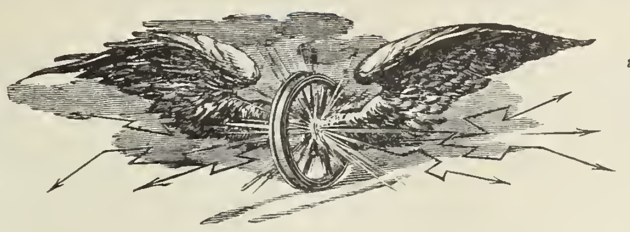




Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 97. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 15. Dezember 1897.

Inhalt:

Eine neue Untersuchung über die preussische Staatsschuld und Staatseisenbahnschuld.

In dem 14. Jahrgang Band II des Finanzarchivs hat der Geheime Regierungsrath, Prof. Dr. von Kaufmann in Berlin „die Amortisation der preussischen Staatsschulden und das Schuldentilgungsgesetz vom 8. März 1897“ zum Gegenstand einer eingehenden Abhandlung gemacht, an die zweifellos grosser Fleiss verwandt ist und die denn auch den Eindruck einer ernsten, wissenschaftlichen Arbeit hinterlässt. Wenn ihr Ergebniss dennoch als ein wenig fruchtbringendes bezeichnet werden muss, so liegt die Erklärung hierfür in dem Umstande, dass der Verfasser sich wesentlich mit der äusseren, rechnungsmässigen Seite der Frage befasst hat, in den inneren Kern der Sache aber nicht eingedrungen ist. Seine über die Schuldentilgung in Preussen gegebene reiche Statistik, so mühevoll deren Zusammentragung gewesen sein mag, erscheint deshalb werthlos und zum Theil sogar irreführend, weil die *wirklichen* Verhältnisse, auf denen sich diese Statistik aufbaut, nicht genügend gewürdigt und infolge dessen aus dem Zahlenmaterial in den wichtigsten Punkten unrichtige Nutzanwendungen gezogen sind. Insbesondere scheint Herr von Kaufmann das Eisenbahngarantiegesetz vom 27. März 1882, dessen finanzielle Wirkung er in so eingehender Weise untersucht, hinsichtlich seiner Entstehung und Bedeutung doch nicht überall richtig erfasst zu haben. Um sich die Frage beantworten zu können, inwieweit der mit dem Gesetz verfolgte Zweck erreicht, inwieweit er dagegen verfehlt ist, muss man sich vergegenwärtigen, unter welchen Verhältnissen das Gesetz überhaupt entstanden ist. Den Zweck, welchen die Gesetzgeber verfolgten, kann man am besten aus der dem Gesetz vorausgegangenen Resolution des Abgeordnetenhauses erkennen, aus der vor allem die Fürsorge hervorging, den *gesammten Staatshaushalt gegen die störenden Wirkungen wechselnder Ueberschüsse der Staatseisenbahnen zu schützen*, während die Besorgniss vor einer übermässigen Inanspruchnahme der Eisenbahnüberschüsse für andere Zwecke damals

nicht bestand. An Jahresüberschüsse, wie sie thatsächlich eingetreten sind, dachte damals kein Mensch. Das Höchste, was man als regelmässigen Beitrag der Eisenbahnen zu den übrigen Staatsbedürfnissen glaubte zugestehen zu sollen, waren die bekannten 2 200 000 *M.* zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Defizits im Staatshaushalt. Die weiteren nach der Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld noch verbleibenden Jahresüberschüsse sollten sämmtlich zur Tilgung dieser Schuld verwendet werden.

Bei den damaligen noch einfachen und stätigen Verhältnissen ging man von der Annahme aus, dass der Staatshaushaltsetat — von den neu hinzukommenden Eisenbahnergebnissen ganz abgesehen — nach wie vor in sich balanziren werde. Wenn dies in früheren Jahren vor Einführung des Garantiegesetzes ausnahmsweise einmal nicht möglich war, so hatte man zur Deckung des Defizits Anleihen aufgenommen: Es war daher ganz folgerichtig, dass man mit Einführung des Gesetzes die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse zur Deckung derartiger Defizits als gleichwerthig mit der Tilgung durch Ankauf von Staatsschuldverschreibungen ansah. Es hätte damals auch keinen rechten Sinn gehabt, für die direkte Verwendung der Eisenbahnüberschüsse zur Deckung eines Defizits im Staatshaushalt eine gesetzliche Grenze ziehen zu wollen: Denn ob man die Eisenbahnüberschüsse zum Ankauf von Staatsschuldverschreibungen verwendete, letztere vernichtete und auf diese Weise bestehende Staatsanleihen tilgte, zur Deckung des Defizits im Staatshaushalt dagegen neue Staatsschuldverschreibungen ausgab und dadurch neue Staatsanleihen aufnahm, oder ob man die Eisenbahnüberschüsse direkt zur Deckung des Defizits verwendete, war in der Wirkung vollständig gleich; das letztere Verfahren war nur einfacher und rationeller. Auch das wird ohne weiteres zugegeben werden müssen, dass der Staat, welcher vor der Frage steht, neue Anleihen zu anderen Zwecken als zur Deckung eines Defizits im Staatshaushalt aufnehmen zu müssen, besser daran thut, wenn er hierfür verfügbare Eisenbahnüberschüsse in Anspruch nimmt, als wenn er letztere zum Ankauf von Staatsschuldverschreibungen verwendet, das weitere Anleihebedürfniss aber durch Ausgabe von neuen Staatsschuldverschreibungen deckt. Dies alles ist so einfach und so klar, dass es einer weiteren Ausführung an sich nicht bedurft hätte, wenn sich nicht Herr von Kaufmann in der Richtung ausgelassen hätte, dass ein wesentlicher Unterschied zwischen der Tilgung durch Ankauf von Staatsschuldverschreibungen und der Verrechnung auf bewilligte Anleihen bestände. Wenn ihm damit gedient sein sollte, könnte man ja formell einen gewissen Unterschied zugeben, aber diese Unterscheidung ist für die Sache, auf die es ankommt gänzlich werthlos. Nur jemand, dem es allein darauf ankommt, mit Hartnäckigkeit eine einmal ausgesprochene Ansicht aufrecht zu erhalten, ist imstande, Seiten lange Ausführungen diesen müssigen Betrachtungen zu widmen. Dies ist jedenfalls der schwächste Theil der Kaufmann'schen Arbeit. Die mit diesen Unterscheidungen von ihm gegebenen statistischen Tabellen über die bisher in Preussen geschehenen Tilgungen sind nichts als Zahlenspielereien, denen kein praktischer Werth beizulegen ist und welche auf Fernstehende nur verwirrend wirken können.

Um die Frage, inwieweit der mit dem Eisenbahngarantiegesetz verfolgte Zweck wirklich erreicht und inwieweit dies nicht der Fall gewesen ist, richtig zu beurtheilen, muss man weiter in Betracht ziehen, wie sich der Haushalt des preussischen Staates seit Geltung des Gesetzes nach und nach entwickelt hat. Aus den eingangs erwähnten einfachen und stätigen Verhältnissen, wie sie zur Zeit des Erlasses des Gesetzes bestanden, sind dadurch, dass die laufenden Bedürfnisse des Staates immer mehr stiegen, fortschreitend verwickeltere und schwankendere geworden. Das, was damals nur als Ausnahmezustand gedacht war, wurde allmählich zur Regel: Der Staatshaushalt hat sich jetzt so sehr an die jährlich steigenden Eisenbahnüberschüsse gewöhnt, dass deren jährliche Verwendung die Bedeutung, die sie nach dem Gesetz ursprünglich haben sollte, thatsächlich nicht mehr hat. Wenn auch in Ermangelung dieser Ueberschüsse der Ausgleich der fehlenden Deckung im Staatshaushalt durch Aufnahme neuer Anleihen hätte erfolgen müssen, so ist doch — wie sich die Verhältnisse inzwischen nun einmal gestaltet haben — diese Art der Verwendung der Eisenbahnüberschüsse einer Tilgung thatsächlich nicht mehr gleich zu achten.

Herr von Kaufmann, welcher die Sache so darstellt, als wenn diese Art und Weise der Verwendung der Eisenbahnüberschüsse auch im Sinne des Garantiegesetzes gelegen und dort dennoch die Bedeutung einer Schuldentilgung erhalten hätte, macht in Bezug hierauf die scharfe Bemerkung, die Behandlung derartig verwendeter Ueberschüsse als Tilgung sei so anzusehen, „als wenn ein Geschäftsinhaber die für seinen Lebensunterhalt den Geschäftseinnahmen entnommenen Summen von dem Anlagekapital seines Unternehmens abschreiben und sich daraufhin einbilden wollte, er hätte sein Baarvermögen um diese Beträge aus dem Geschäfte restituirt resp. um diese täglich verspeisten Beträge seine Vermögensbilanz verbessert.“ Bei Erlass des Eisenbahngarantiegesetzes hat man an ein derartiges „Verspeisen“ der Eisenbahnüberschüsse nicht gedacht. Dazu ist man erst in der Folgezeit übergegangen, weil andere Deckungsmittel für die gestiegenen Bedürfnisse des Staates fehlten. Die Gefahr einer Störung des gesammten Staatshaushalts durch die schwankenden Eisenbahnüberschüsse, der man im Jahre 1882 durch Garantien glaubte begegnen zu sollen, ist nunmehr nach der andern Seite in einer damals nicht geahnten Weise in die Erscheinung getreten: Die Eisenbahnüberschüsse werden in einem für die Verkehrsinteressen des Landes zu weit gehenden Maasse für andere Staatsbedürfnisse in Anspruch genommen.

Dieses ist aber auch der einzige Punkt, in welchem der Wille des Gesetzes, die Eisenbahnüberschüsse zur Schuldentilgung zu verwenden, nicht erfüllt ist. Dagegen sind die Kaufmann'schen Betrachtungen, welche sich wesentlich auf rein äusserliche Dinge erstrecken: ob die Verrechnung der Eisenbahnüberschüsse auf bewilligte Anleihen gleichwerthig mit der Tilgung durch Ankauf von Staatsschuldverschreibungen ist, mit welchen Beträgen jene Anleihen für Eisenbahnzwecke und für andere Zwecke verwendet sind, ob die von der Staatseisenbahnverwaltung selbst bewirkte Tilgung der Prioritätsanleihen als Tilgung von Staatsschulden gelten könne usw., ganz müssige Untersuchungen. Auch seine weitläufige Erörterung der Frage, was unter der „Staatseisenbahnkapitalschuld“ im Sinne des Garantiegesetzes zu verstehen und welche Bedeutung deren Fortschreibung beizulegen sei, zeigt, dass er mit den wirklichen Verhältnissen nicht recht vertraut ist. Wenn Herr von Kaufmann aus den Drucksachen des Landtages sich darüber unterrichtet hätte, wie seiner Zeit durch ein Kompromiss zwischen Regierung und Landtag die im Gesetz eingestellte Grundsumme der Staatseisenbahnkapitalschuld gefunden worden ist, so würde er die Betrachtungen auf S. 20 ff. seiner Schrift nicht angestellt haben.

Auch die allgemeinen Ausführungen des Herrn von Kaufmann über die fortgesetzt wachsende Staats- und Reichsschuld und der Vergleich mit den Verhältnissen Frankreichs scheinen uns gänzlich werthlos. Nicht die Höhe der Staatsschuld allein kann zur Beurtheilung der finanziellen Verhältnisse eines Staates an sich und im Vergleich zu anderen Staaten in Betracht gezogen werden (sonst wäre die Finanzlage Englands eine der ungünstigsten); sondern es muss unter verständnissvoller Abwägung der finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnisse eines Staates untersucht werden, was dieser Schuldenlast auf der Aktivseite gegenübersteht. Das alles unterlässt Herr von Kaufmann. Auch die Frage, in welchem Umfange sich das preussische Staatsvermögen latent durch Aufwendungen aus den laufenden Mitteln für Meliorationszwecke aller Art

vermehrt hat, wird bei seinen Betrachtungen gänzlich unberührt gelassen und doch sollte ihm der eine Umstand, dass der validirenden preussischen Staatsschuld von rund 6,5 Milliarden allein in dem Staatseisenbahnbesitz — diesen nach seiner Rentabilität unter Berücksichtigung des zeitigen Geldstandes geschätzt — ein Gegenwerth von mindestens 15 Milliarden gegenübersteht, darüber keinen Zweifel lassen, dass die von ihm getriebene Zahlenstatistik, wenn sie auch noch so fleissig zusammengetragen sein mag, ohne genügende Würdigung der inneren Verhältnisse ohne Werth, ja sogar schadenbringend ist.

Es verlohnt daher auch nicht auf die Einzelheiten, die er in den statistischen Tabellen gibt, näher einzugehen.

Die Hochwasserschäden des Sommers 1897.

Die Hochwasserschäden des vergangenen Sommers, welche Schlesien, Sachsen und Oesterreich heimgesucht haben, sind allenthalben eine Quelle lebhafter Erregung der Gemüther geworden und haben eine Fluth von Besprechungen, Klagen und Forderungen aller Art in den Tagespressen hervorgerufen. In der That waren die beklagenswerthen Unglücksfälle, die Verluste an Menschenleben, die Zerstörungen an Privat- und Staatseigenthum, die wochen- und monatelangen Unterbrechungen des Verkehrs zu Wasser, auf den Landstrassen und den Eisenbahnen so niederschmetternd und für die gesammten kulturellen Verhältnisse so einschneidend, dass naturgemäss sämmtliche Interessentenkreise das Bedürfniss empfanden, die Angelegenheit vom technischen und rechtlichen Standpunkte aus zu diskutiren und Mittel für die künftige Abschwächung oder gänzliche Vermeidung solcher Katastrophen in Vorschlag zu bringen. Inzwischen hat nun die Wohlthätigkeit von privater, kommunaler und staatlicher Seite aus zunächst den am härtesten betroffenen Beschädigten in dankenswerthester Weise Hilfe gebracht und allenthalben stehen weitere Hilfen und Geldbewilligungen in Aussicht. Aber die werkthätige Hilfe ist es nicht allein, welche bei solchen Gelegenheiten in Erscheinung tritt, vielfach knüpfen sich auch rechtliche Fragen aller Art an die Katastrophe und der Richter, das Gesetz wird sein Wort zu sprechen haben, denn die Zahl der Beschwerden, Forderungen und Klagen aller Art soll bei den Behörden theilweise ins Ungeheure gewachsen sein. Es dürfte vielleicht interessant sein, die verschiedenen Forderungen der Beschädigten vom rechtlichen Standpunkte aus systematisch zu gruppiren, um so ein Bild zu gewinnen von den vielen Fragen, welche die Wassergesetzgebung in modernen Kulturstaaten behandeln muss. Man bedenke, wie weit sich die Einflüsse der Katastrophe erstreckt haben. Zunächst kommen die Beschädigten mit ihren Verlusten aller Art, dann sind es die bei Wiederholungen derartiger Wassersnöthe Bedrohten, welche Abhilfe verlangen und ihre rechtlichen Forderungen geltend machen. Ferner kommen in Frage die Gewerbetreibenden und Industriellen, welche durch die Stockung von Handel und Wandel auf Wochen und Monate in ihren Interessen geschädigt worden sind, schliesslich sind es die Kommunen und der Staat selbst, welche empfindlich betroffen sind und vielfach zu Konflikten in ihren gegenseitigen Interessen kommen können. Und so werden denn die Nachwehen der Julitage 1897 noch lange zu bemerken sein. Immer dringender stellt sich deshalb die Nothwendigkeit heraus, entweder für jeden Staat des Deutschen Reiches gesondert oder einheitlich für das ganze Reich zunächst eine Wassergesetzgebung zu schaffen, welche den modernen Besitz- und Kulturverhältnissen entspricht und bei derartigen Katastrophen klare rechtliche Verhältnisse erkennen lässt, möglichst aber auch solche Katastrophen selbst verhindert. Dass hierbei die privatrechtliche und öffentlichrechtliche Seite dieser Fragen im Zusammenhang behandelt werden muss, dürfte wohl nach den vorliegenden Verhältnissen ausser Zweifel sein. Leider hat die Kommission für das bürgerliche Gesetzbuch sich s. Z. dahin geäussert, dass „das Wasserrecht nur nach den Bedürfnissen und geschichtlich gegebenen Verhältnissen grösserer oder kleinerer Bezirke geregelt werden muss, dass die Art und Weise dieser Regelung eine mehr lokale Bedeutung habe und dass der meist p o l i z e i l i c h e Inhalt der einschlägigen Vorschriften ein Hinderniss für die Kodifikation bilde“. Aus dieser Begründung heraus hat sich das bürgerliche Gesetzbuch mit dem Wasserrecht nicht beschäftigt!

Also die einschlägigen Bestimmungen, um Wassersnöthe zu vermeiden und die Beschädigten vor Verlusten zu beschützen, sind polizeilicher Natur! Die arme Polizei! Was die nicht alles besorgen soll!

Ohne auf diese Frage näher eingehen zu können, mag nur kurz erwähnt werden, dass man bekanntlich in verschiedenen deutschen Staaten, wie in Elsass-Lothringen, Baden, Bayern, Hessen gesetzgeberisch auf diesem Gebiete vorgegangen ist, ebenso in Oesterreich. In Sachsen ist ein eigentliches neues Wassergesetz nicht eingeführt; es werden die bezüglichen Rechtsfälle nach einzelnen, die Wasserbenutzung betreffenden Gesetzen und Entscheidungen gehandhabt.*)

In Preussen ist bekanntlich im Jahre 1894 ein bezüglicher Entwurf ausgearbeitet, aber nicht zur Rechtskraft gelangt.**) Nun muss ja zwar zugegeben werden, dass durch die Einführung von Gesetzen allein noch keine Abhilfe der Hochwasserschäden erfolgt, aber die Gesetze zwingen andererseits zu bestimmten Maassnahmen und Institutionen, aus denen heraus der Frage, wie man Hochwasserschäden begegnet, besser zu Leibe gegangen werden kann. Mit Recht ist z. B. in letzter Zeit wiederholt hervorgehoben***), dass lange noch nicht genug Beobachtungen über die Abflussverhältnisse unserer Ströme und Gebirgsflüsse vorliegen und dass überhaupt die ganze Hydrographie in Deutschland sehr im Argen liegt. Hier wird also in Verbindung mit der Gesetzgebung der Hebel anzusetzen sein und zwar müssten besondere Institute ins Leben gerufen werden, welche die wasserwirthschaftlichen und wasserbautechnischen Fragen einheitlich behandeln. Ein solches Institut ist bekanntlich schon in Oesterreich in grossem Stil errichtet. In Preussen fehlt zur Zeit noch jede einheitliche Behandlung der wasserbautechnischen Angelegenheiten, da die grossen Ströme bekanntlich den Strombaudirektionen, die übrigen Flüsse und Nebenflüsse den Regierungen unterstehen und ausserdem die Meliorationsbehörden und die Deichverbände mitzusprechen haben. Die früheren Versuche, eine Einheitlichkeit zu schaffen, sind leider bekanntermaassen gescheitert. Und doch ist gerade diese Einheitlichkeit in der Behandlung aller Fragen der Ströme und Nebenflüsse die erste Bedingung, um Hochwasserschäden wirksam begegnen zu können. Denn das ist wohl vor Allem bei den letzten Hochwasserschäden deutlich hervorgetreten, dass die Regulirung und Eindeichung der grossen Ströme allein nicht genügt, um die Hochwasserschäden zu verhindern, dass vielmehr nach dem heutigen Stande unserer gesammten wasserbautechnischen Verhältnisse in erster Linie den Nebenflüssen und Gebirgsbächen die gröste Fürsorge gewidmet werden muss. Wie traurig aber sieht es gerade in dieser Beziehung in unserem deutschen Vaterlande aus! Für die grossen Ströme hat man die genauesten Berechnungen und Untersuchungen angestellt, man hat sie durch Uferschutzwerke regulirt, man hat sie eingedeicht, man hat die Bewirthschaftungsart der Vorländer genau vorgeschrieben, man hat für jeden Strom auf

*) Siehe das Wasserrecht im Königreich Sachsen von Dr. Leuthold, Leipzig bei Rossberg. 1892.

**) Siehe Entwurf eines preussischen Wassergesetzes, amtliche Ausgabe, Berlin bei Parey. 1894.

***) „Glasers Annalen“ 1897, Heft 41, Bd. 6, S. 110.

administrativem Wege ein sogen. Inundationsgebiet festgelegt, welches für alle Folge von der Bebauung ausgeschlossen ist, so dass jede Vernachlässigung dieser Bestimmungen im Wege des Rechtes von den Geschädigten bezw. im administrativen Wege von den Gefährdeten verfolgt werden kann. Hier ist also seitens der Behörden schon sehr viel gethan. Kein Eisenbahndamm, kein Gebäude, kein Strassenzug, keine Anpflanzungen von Bäumen usw. dürfen in das Inundationsgebiet eingebaut werden, auf das Sorgsamste wachen die Behörden über der Aufrechterhaltung dieser Bestimmungen und jeder Privatmann weiss, dass für die Ausnutzung seines Eigenthums im Inundationsgebiet hier eine öffentlich festgesetzte Beschränkung besteht. Wie anders sieht es dagegen bei den kleinen Wasserläufen aus. Die polizeiliche Genehmigung für Neu- und Ergänzungsbauten ruht hier meist in den Händen von Beamten, welche in der Frage einer ordnungsmässigen Abführung von Hochwasser nicht kompetent sind, die Gemeindevertretung hat wohl ein Interesse daran, die Hochwassergefahren zu vermeiden, ist aber ebenfalls nicht in der Lage, die Verhältnisse richtig zu beurtheilen. Die Anlieger eines Wasserlaufes, eines Gebirgsbaches haben zwar ebenfalls persönliches Interesse an der Sache, aber die Interessen werden häufig mit denjenigen der anderen Anlieger kollidiren. Von Fall zu Fall werden dann die Entscheidungen über auszuführende Neubauten im Flussgebiete getroffen, ohne Prinzip, ohne einheitlichen Plan und häufig werden kollidirende Interessen der Anlieger die wunderbarsten Ergebnisse zu Tage fördern. Nur wenn einmal ein Fremder, eine Eisenbahngesellschaft, ein Industrieller, die Chausseeverwaltung usw. hinzukommt, welche Neubauten in der Nähe des Flussgebietes ausführen wollen, dann ist man in der Gemeinde leicht geneigt, denselben möglichst viel Lasten der bisherigen mangelhaften Pflege und Regulirung des Flusses aufzubürden und sie haftbar zu machen für alle Schäden, welche eventuell einmal aus ihrer Anlage entstehen könnten. Die Behörden müssen nun natürlich in die Prüfung derartiger Ansprüche eintreten, es wird gerechnet und geschätzt, gefordert und beschlossen, ohne dass die Flussverhältnisse gebessert würden, da jede Einheitlichkeit der Anlagen auf grösseren Strecken des Flusses mangelt.

Wer jemals in Vertretung einer Eisenbahn- oder Strassenbaubehörde Anlagen in dem Gebiete an Gebirgsbächen und kleinen Nebenflüssen ausgeführt hat, der weiss von diesen Zuständen ein Lied zu singen. Fast kindlich erscheinen einem erfahrenen Techniker die Berechnungen der Wasserabführung an einer bestimmten Stelle, man kann eben alles herausrechnen und indem man dem Einen nutzt, schadet man wieder Anderen oberhalb oder unterhalb. Dazu kommen dann noch die äusserst schwierigen Forderungen der Mühlenbesitzer, welche häufig dem allgemeinen Interesse schnurstracks zuwiderlaufen, kurz es besteht ein Chaos von Forderungen, Wünschen, Beschwerden und Klagen, dem häufig nur schliesslich der Richter ein Ende machen kann, ohne aber an den bestehenden Zuständen das Geringste bessern zu können. Geht man durch viele im Sommer stark besuchte Gebirgsthäler, so sieht man häufig mit Schrecken und Grausen, in welch arger Weise solcher Gebirgsbach verbaut ist, hier eine Hausecke hart an dem schmalen Bachbett, dort Anpflanzungen von Bäumen, hier Geröllablagerungen und Schutt, kurz überall Zustände, welche den Stempel der Hochwassergefahr deutlich an sich tragen. Ausserdem sind dann die Durchflussweiten für die Brücken meist entweder blos nach Schätzung oder nach alten vorhandenen unzweckmässigen Ausführungen bemessen, jeder steift sich auf das Vorhandene, nirgends ein Fortschritt zur Besserung. Und doch können alle Regulirungen der grossen Ströme nichts helfen, alle noch so grossen Summen, die für die Hauptströme verausgabt werden, können die Hochwassergefahren nicht beseitigen, wenn die Wassermassen der Nebenflüsse nicht ordnungsmässig zum Abfluss gelangen können. Die Beschränkungen des Hochwasserprofils rufen, sobald nur erst einmal das Wasser über das eigentliche Bachbett gestiegen ist, Stauungen hervor, welche in ganz unberechenbarer Weise die darüber und darunter liegenden Strecken beeinflussen und die Abführung des Hochwassers derart erschweren, dass die angesammelten Massen sich schliesslich ihren eigenen, vorher gar nicht zu bestimmenden Weg brechen müssen. Aber immer von neuem begegnen die Wassermassen im weiteren Verlaufe solchen eben beschriebenen Hindernissen, immer von neuem drängen die Wassermassen von oben nach, die abgerissenen Erd-, Stein-, und Schlammmassen, die Bäume, die zerstörten Gebäudetheile, Bretter, Fässer, Hölzer aller Art versperren den Weg und so wachsen dann schliesslich die Wassermassen derart an, dass für den Hauptstrom und besonders für die Einmündungsstellen in den Hauptstrom Gefahren und Schäden entstehen, welche bei ordnungsmässigem Verlauf der Gebirgswässer gar nicht eintreten könnten, wie sich dies z. B. bei der Weissritz in der Nähe von Dresden so eklatant gezeigt hat, wo die Räumungs- und Uferbefestigungsarbeiten der Elbe allein eine Summe von etwa 300 000 *M.* beanspruchen und über 200 000 cbm Kies und Schlamm in die Elbe gespült worden sind. Aber auch in den oberen Strecken der Gebirgsthäler sind Verwüstungen eingetreten, welche von hervorragender Bedeutung für die ganze Gegend geworden sind. Man erwäge, dass mehr wie ein Dutzend Eisenbahnlinien und eine grosse Anzahl Chausseen viele Wochen, ja Monate lang unbrauchbar gewesen sind und aller Verkehr, aller Handel und Wandel zwischen den Gebirgsthälern und dem Flachlande unterbrochen war. In den Zeitungen stellt man immer nur die armen Kalamitosen in den Vordergrund des Interesses. Wie stellen sich aber die übrigen Interessenten für Handel und Wandel, wie stellen sich die Vertreter der Eisenbahnen und der anderen Verkehrswege zu der ganzen Frage? Besonders auf die Eisenbahnen mit ihren Dämmen und Einbauten aller Art ist das Publikum gelegentlich solcher Wassersnöthe schlecht zu sprechen und schiebt ihnen immer einen grossen Theil der Schuld zu, und die Vertreter der Eisenbahnen selbst vergessen häufig über allen diesen Klagen und Beschwerden, dass sie selbst häufig in der Lage wären klagbar vorzugehen. Freilich einem Geschädigten gegenüber steht die Eisenbahnverwaltung immer als solvente juristische Person gegenüber, während der Privatmann, welcher durch ungünstige Anlagen auf seinem Grundstück die Eisenbahn schädigt, meist gar nicht in der Lage sein wird, den entstandenen Schaden zu tragen. Im sächsischen Erzgebirge konnte man verschiedentlich Stellen sehen, wo der Eisenbahndamm nur durch ganz unzulässige Bauten von Privaten zur Zerstörung geführt worden ist. Es dürfte deshalb wohl angezeigt sein, dass die Eisenbahnbehörden in allen Fällen ihr Recht zu erlangen suchen, ebenso wie man nicht ansteht, sie selbst für alle von ihr verursachten Schäden haftbar zu machen. Vor allen Dingen ist es zu empfehlen, unausgesetzt Kontrole zu üben über Neubauten, Anpflanzungen usw., welche die Abführung des Hochwassers beeinträchtigen und die Eisenbahnanlage gefährden. Wenn hier rechtzeitig Einspruch erhoben wird, kann manchmal eine Gefahr vermieden werden, welche, wenn erst die Bauten errichtet sind, nicht mehr aus der Welt zu schaffen ist. Bei der Anlage von Eisenbahnen muss natürlich seitens der Landespolizeibehörde der vorhandene Zustand zu Grunde gelegt werden und die Eisenbahnverwaltung wird sich dabei den Forderungen, welche zur Sicherheit gegen Hochwasser gestellt werden, fügen müssen. Aber es wird sehr angebracht sein, frühzeitig auf die vorhandenen Mängel der Wasserabführung hinzuweisen, auch wenn dadurch vielleicht im Augenblick die Forderungen der Landespolizeibehörde verschärft werden sollten. Klarheit in solchen Fällen ist aber stets besser, als nachträgliche Schäden und Prozesse. Im allgemeinen liebt man es bei den Bauverwaltungen, um die erste Anlage nicht zu kostspielig zu gestalten, den Behörden die Wasserverhältnisse möglichst harmlos darzustellen und sich selbst über eventuelle Gefahren hinweg zu täuschen. Gerade das ist sehr gefährlich und führt dann eben zu Schädigungen, wie sie in diesem Sommer bei den Gebirgsbahnen vielfach eingetreten sind. Die nächste Zukunft wird in Deutschland voraussichtlich noch eine grosse

Reihe von Neben- und Kleinbahnen bringen, welche mehr oder weniger Rücksicht auf Hochwassergefahren nehmen müssen; gerade die Erschliessung der liegenden Schätze im Gebirge führt die Trasse häufig in Gebirgsthälern entlang, die dann schnell einer ausgedehnten Bebauung verfallen und deshalb die grösste Vorsicht in der angedeuteten Weise erheischen.

Im letzten Sommer ist wohl mehrfach behauptet, dass man die traurigen Ergebnisse bezüglich der monatelangen Unterbrechungen des Eisenbahnbetriebes hätte vermeiden können, wenn man die Bahn nicht thalsöhlig angelegt, sondern höher am Hange entlang geführt hätte. Derartige Behauptungen sind aber unzutreffend. Die Linienführung oben am Hange ist einmal erheblich theurer infolge der grossen Erdarbeiten und der hohen Ueberschreitung der Querthäler und sie zeigt ausserdem den Uebelstand, dass sie die Zugänglichkeit zu den Bahnhofsanlagen für das Publikum sehr erschwert und die Ausdehnung der Bahnhöfe beschränkt, so dass bei solcher Trassirung häufig der ganze Zweck der Bahn und die Rentabilität derselben in Frage gestellt wäre. Man wird also die thalsöhlige Führung nicht als fehlerhaft bezeichnen können, aber man muss auch, wenn hierdurch die Bahn Hochwassergefahren ausgesetzt ist, alle Vorsicht üben, welche mit Rücksicht auf die Verluste bei derartigen langen Betriebsunterbrechungen geboten erscheinen. Abgesehen von den oben ausgeführten Vorsichtsmaassregeln bei der behördlichen Genehmigung der Bahnanlagen, darf man auch keine Kosten scheuen für Befestigung der Böschungen, für ausreichende Querschnitte der Brücken und Durchlässe, für solide Fundirung der Brückenpfeiler, für eventuelle Anlage von Randgräben, für besondere Sicherung der Bahnhofsplanie usw. Bei Verwendung von eisernen Ueberbauten ist die Konstruktion mittelst kontinuirlicher Träger (bei mehreren Oeffnungen) sehr zu empfehlen. Auf den sächsischen Staatsbahnen im Erzgebirge sind hierdurch mehrfach die Ueberbauten, welche die mittleren Unterstützungen durch Zerstörung der Mittelpfeiler verloren hatten, in ihrer Lage erhalten worden, da die Ueberbauten sich auf den stehen gebliebenen Widerlagern frei trugen. Bei getrennten Ueberbauten für jede Oeffnung wären unfehlbar diese Ueberbauten von dem Hochwasser mit fortgerissen. Allerdings wird man auch die Pfeiler zweckmässig nicht mit dem äussersten Mindestmaass konstruiren müssen, vielmehr kräftige langgestreckte Grundrissformen wählen müssen, welche dem Wasserandrang geeigneten Widerstand schon durch ihr Gewicht entgegensetzen können. Erwähnt muss auch werden, dass die vielfach beliebten Steinschüttungen bei derartigen Katastrophen eher schädlich als nützlich sind, da sie das Profil beengen und doch nicht genügenden Schutz für die Pfeiler herbeiführen. Unbedingt ist eine gute Pflasterung, welche bei Gebirgsbächen in günstiger Jahreszeit fast stets ohne besonders grossen Kostenaufwand zu erreichen ist, vorzuziehen. Bei steinernen Brücken wird man für reichliche Anwendung von Gruppenpfeilern Sorge tragen müssen, auch wenn hierdurch die Anlagekosten etwas erhöht werden. Ueberhaupt wird es angezeigt sein, die Neben- und Kleinbahnen im Gelände, wo Hochwassergefahren vorliegen, mit ganz besonders grosser Solidität zu bauen und nicht von vornherein falsche Sparsamkeit walten zu lassen. Schliesslich sei noch darauf aufmerksam gemacht, dass ausgedehnte Verlegungen von Gebirgsbächen grosse Bedenken mit sich bringen, weil hierdurch einmal die Besitzverhältnisse der Anlieger meist völlig verändert werden und überhaupt bei den chaotischen Zuständen in der Regulirung derartiger Bäche die Eisenbahnverwaltung stets für alle spätern Schäden verantwortlich gemacht werden kann.

Aehnlich wie bei der Anlage von Eisenbahnen verhält es sich auch bei Anlage von Chausseen und Landstrassen.

Wie hat sich nun aber die neue Gesetzgebung zu der Frage der Regulirung und ordnungsmässigen Instandsetzung der kleinen Wasserläufe gegenüber derjenigen der grossen Ströme bisher gestellt? In dem Entwurf zu dem preussischen Wassergesetz (amtliche Ausgabe 1894) ist Seite 199 und 200 folgendes ausgeführt: „Im Interesse des Hochwasserschutzes muss die rechtliche Möglichkeit gegeben werden, für den Hochwasserabfluss schädliche Veranstaltungen im Ueberschwemmungsgebiete zu verhindern und erforderlichen Falles auch vorhandene schädliche Anlagen zu beseitigen. Diese allgemeine Vorschrift hat in neueren Wassergesetzgebungen anderer Staaten (Elsass-Lothringen, Baden, Bayern, Hessen) ebenfalls Ausdruck gefunden. Diese Vorschrift ist auf die Wasserläufe, bei denen erfahrungsmässig der Hochwasserabfluss mit grossen Gefahren verbunden zu sein pflegt, d. h. die Ströme und Hochwasserflüsse, beschränkt. Bei den übrigen Wasserläufen besteht ein öffentliches Interesse für die Freihaltung des Hochwassergebietes nicht.“

Es fragt sich, ob hiernach die gerade so gefährlichen Gebirgsbäche unter diese Vorschrift verfallen sollen, denn zu den Strömen und Hochwasserflüssen wird man sie nicht rechnen können und regelmässig tritt ein Hochwasser dort überhaupt nicht ein. Die gefährlichen Gebirgsbäche würden also hiernach zu den Wasserläufen zählen, bei denen ein öffentliches Interesse für die Freihaltung des Hochwassergebietes nicht besteht.

Unseres Erachtens nach ist bei solcher Auffassung der Angelegenheit doch die Bedeutung der lokalen Hochwasserschäden in einzelnen Landstrichen für die Allgemeinheit ganz erheblich unterschätzt, denn dann hat auch der Gebirgsbewohner kein Interesse an den durch öffentliche Gelder bewirkten Regulirungen der grossen Ströme, ja der oberhalb der Hochwassergrenze Wohnende kein Interesse daran, ob der im Hochwassergebiete Ansässige geschädigt wird. Eine hohe Kultur setzt die Solidarität aller Schichten des Volkes voraus und besonders werden durch längere Verkehrsstockungen, wie sie im letzten Sommer eingetreten sind, die Interessen aller Kreise eines Volkes mächtig geschädigt.

Aus diesen Gründen wird es durchaus erforderlich werden, wenigstens mit der Zeit auch für die kleinen Wasserläufe und die reissenden und gefährlichen Gebirgsbäche auf Grund genauer Berechnung Inundationsgebiete festzulegen, welche den Anliegenden die nöthigen Beschränkungen in der Benutzung ihres Terrains auferlegen. Wie diese Aufgabe im Laufe der Zeit allmählich gelöst werden könnte, würde für jeden Wasserlauf besonders zu untersuchen sein; voraussichtlich würden natürlich die Gemeinden, die Kreise und der Staat zu Opfern bereit sein müssen, um die Aufbringung von Abfindungen und Entschädigungen der Anlieger für Aufgabe ihrer bestehenden Rechte zu ermöglichen. Unseres Erachtens nach liegt hierin der vornehmste und schwierigste Theil der ganzen Hochwasserfrage. Nebenher kann man allerdings auch noch, besonders solange nicht genügende Profile für die Abführung der Hochwassermassen geschaffen sind, je nach Oertlichkeit allerlei Mittel anordnen, um die Hochwassergefahr abzuschwächen, aber allzu viel darf man sich von diesen Mittelchen nicht versprechen. Das Wasser in seinem Thalwege aufzuhalten oder abzuleiten oder ihm auf künstlichem Wege Geschwindigkeitsänderung zu ertheilen, wird immer mit Schwierigkeiten verbunden sein und die Gefahr hervorrufen, dass die Wassermassen doch gelegentlich ihren natürlichen Lauf wieder aufsuchen und dann womöglich noch schlimmere Schäden anrichten. Aus diesem Grunde sind auch die Anlagen im Sammelbecken höchst bedenklich. Die Wasserbauingenieure dürften auch über diesen Punkt so ziemlich einig sein und Männer wie Hagen*), Hess**) u. a. haben längst ihr Urtheil darüber abgegeben. Keinesfalls kann in allen Fällen auf Anlage von Sammelbecken gerücksichtigt werden. Weiter wird auf die Anlage von Randgräben hingewiesen, welche unten an den Bergabhängen, also an beiden Thalseiten die Wassermassen von den Bergen abfangen

---

*) Hochwasser- und Eisgesetze. Berlin 1892, bei W. Ernst & Sohn.

**) „Zeitschrift d. Hannov. Arch.- u. Ingen.-Vereins“ 1882.

und an geeigneten Stellen dem eigentlichen Thalwege wieder zuführen, diese Anordnung setzt aber immer voraus, dass eine Regulirung dieses Thalweges stattgefunden hat, sonst würde der Zweck verfehlt sein. Auch das Freihalten des Thalweges an Bäumen wird zu empfehlen sein, da gerade die entwurzelten und abwärts geschwemmten Baumstämme hauptsächlich den Grund zu Aufstauungen und Verstopfungen des Flussbettes Veranlassung geben, aber ohne eine einheitliche planmässige Herstellung des ganzen Hochwasserprofils kann diese einseitige Anordnung auch keine durchgreifende Hilfe bringen. Weiter werden Uferschutzdecken, Verbau der Wildbäche usw. empfohlen, alles Maassregeln, welche zwar nützlich, aber ohne durchgreifende Wirkung sind.

Als Ursache der Ueberschwemmungen wird häufig die Entwaldung der Forsten angeführt! Gewiss muss zugegeben werden, dass die Forsten das Wasser lange zurückhalten und auf diese Weise auch bei späterem trocknen Wetter die Verdunstung befördern. Wenn aber sehr lange anhaltende Regenperioden kommen, liegen die Verhältnisse doch anders. Der Verfasser dieses hatte Gelegenheit im letzten Sommer im Erzgebirge einen Tag vor der Katastrophe auf den Höhen im Walde die kolossale Feuchtigkeit zu beobachten, welche der Waldboden angesammelt hatte. Dabei hatte offenbar die überaus feuchte Luft des Waldes die Verdunstung sehr behindert. Und nun kamen neue Regengüsse und die ungeheure Masse Feuchtigkeit, welche viele Tage künstlich aufgespeichert war, stürzte nun bergab, stiess auf die unterhalb liegende ebenfalls mit Wasser gesättigten Bodenflächen und führte die zurückgehaltenen Wassermassen in verhältnissmässig kurzer Zeit dem Thalwege zu. Offene, vom Walde freie Flächen, hätten vielleicht bereits früher ihre Wassermasse abgegeben und die Konzentration der ganzen Feuchtigkeit, welche zum Abfluss gelangte, wäre vielleicht nicht so gross gewesen. Also auch der Waldboden bietet nicht unter allen Umständen einen Vortheil für die geregelte Abführung der Hochwassermassen. Auch Hagen lässt sich in der oben erwähnten kleinen Broschüre in ähnlicher Weise über den Nutzen der Waldbestände aus. Im übrigen dürfte hier auch im deutschen Vaterlande wenig mehr zu ändern sein, da die Forstwirthschaft wohl durchweg in vorzüglichen Händen liegt und längst planmässig geregelt ist, auch die brachliegenden Flächen im Gebirge nicht erheblich ins Gewicht fallen würden.

Was soll nun aber, wird man fragen, in Zukunft geschehen, um Zerstörungen am National- und Privateigenthum durch Hochwasser zu verhindern, um die Verkehrswege auch bei den ungünstigsten meteorologischen Vorgängen offen zu halten und die Gefahren für das Leben der Bewohner zu beseitigen?

Zunächst gilt es eine möglichst einheitliche Gesetzgebung zu schaffen, welcher vor allem folgende allgemeine Gesichtspunkte zu Grunde liegen müssen:

1. Einrichtung hydrographischer Institute, welche allenthalben meteorologische Stationen anlegen, die Niederschlagsmengen der einzelnen gefahrbringenden Abflussgebiete festlegen und so den Technikern die nöthigen Unterlagen liefern, um unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zu sicheren und zweckmässigen Festsetzungen über Normalbreite der Wasserläufe und Inundationsprofile bei Hochwasser urtheilen zu können. Auch die frühzeitige Ankündigung von Hochwassergefahren durch meteorologische Prognose würde diesem Institute obliegen. Die Thätigkeit desselben dürfte sich nicht auf die Untersuchungen an den Hauptströmen beschränken, sondern müsste sich über das ganze Land erstrecken.

2. Verschärfung der baupolizeilichen Vorschriften für Neubauten im Inundationsgebiete, oder, so lange dasselbe noch nicht festgelegt ist, allgemein in der Nähe des Thalweges unter Einsetzung sachverständiger Männer in die Baupolizeikommissionen.

3. Allmähliche Befreiung des Thalweges von allen störenden Einbauten, Anpflanzungen usw. soweit das Hochwasser in Frage kommt, nöthigenfalls unter Bewilligung von öffentlichen Geldern, um die Enteignung des Privateigenthums zu ermöglichen.

4. Allmähliche Aufhebung aller Privatrechte an natürlichen Wasserläufen, welche Hochwassergefahren mit sich bringen und Unterhaltung derselben, ihrer Ufer und Deiche durch den Staat oder durch besondere Verbände, welche einer neu einzusetzenden einheitlichen Wasserbaubehörde für alle Wasserläufe unterstehen.

5. Strengste Beaufsichtigung und Erlass von Vorschriften für die Besitzer künstlicher Wasserläufe, Wehranlagen, Mühlwerke usw.

In diesem Sinne würde die Gesetzgebung auszubilden sein. Freilich darf man sich nicht der Hoffnung hingeben, dass dieses Ziel in Kürze erreicht werden könnte, aber es muss doch wenigstens einmal der Anfang gemacht und mit dem jetzigen Zustande der völligen Rathlosigkeit gebrochen werden. Die beschriebenen Einrichtungen würden sich bald auch in wasserwirthschaftlicher Beziehung als vortheilhaft erweisen und so dem ganzen Volke und der gesammten Kultur zu gute kommen.

Oesterreichs Eisenbahnen und die Staatswirthschaft.

Ein Essay des Ministers **v. Wittek.**

(Schluss aus Nr. 96).

Uebergehend zur Besprechung des Staatsaufwandes für den Eisenbahnneubau schildert v. Wittek, wie durch das Versagen der privaten Bauthätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues nach der 1873er Krise die Staatsverwaltung bemüssigt war, selbst einzugreifen und den Bau der als erforderlich erkannten Eisenbahnen theils auf Staatskosten auszuführen, theils durch Bauvorschüsse (meist gegen Refundirung in Aktien) an die bedürftigen Bahngesellschaften zu unterstützen. Die anfangs nur suppletorisch gedachte Wiederaufnahme des Staatseisenbahnbaues entwickelte sich in der folgenden Zeit unter dem Einflusse der dem Staatsbahnsystem günstigen Strömung zu einer ständigen Einrichtung für den Neubau der grossen ergänzenden Hauptbahnlinien, wogegen die Betheiligung des Staates an der Kapitalsbeschaffung für den Bau neuer Privatbahnen — eine vordem, namentlich zu Ende der 60er Jahre in grossem Umfange angewendete Unterstützungsform — zumeist und in neuerer Zeit ausschliesslich dem Zwecke der Förderung des Lokalbahnwesens dient. Der Staatshaushalt ist durch die Jahr für Jahr im Budget als Ausgaben eingestellten Erfordernisse für Staatseisenbahnbauten, welche nur anfangs aus dem 80 Millionen-Anlehen und sodann ständig, aus laufenden Budgetmitteln bestritten wurden und nach dem Wiederauftreten des Gebahrungsdefizits dieses letztere erhöhten, namhaft in Anspruch genommen worden. Gleichwohl kann hierin, da es sich um einen eminent produktiven Investitionsaufwand handelt, ein dauernder staatswirthschaftlicher Nachtheil kaum erblickt werden.

Der Jahresaufwand für den Staatseisenbahnbau hat nach einer gleich anfangs (1874—1876) bemerkbaren Steigerung auf rund 22 400 000 fl. seinen bisherigen Kulminationspunkt mit 23 400 000 fl. und 32 100 000 fl. in den Jahren 1883 und 1884 erreicht, in welchen die hohen Erfordernisse für die Arlberg- und die galizische Transversalbahn zusammentrafen. Die späteren Jahre weisen namhaft geringere Ziffern auf. Seit 1892 — dem Tiefpunkte mit 1 100 000 fl. — ist eine vornehmlich durch die Bahnbauten in Galizien bedingte Steigerung des Jahresaufwandes wahrnehmbar, der zwischen 5 000 000 fl. und 6 000 000 fl. schwankt.

Die Staatsbetheiligung am Privatbahnbaue ist von anfangs hohen Jahresziffern (1876 10 500 000 fl.) auf geringfügige Beträge herabgesunken. Die Summe des Gesammtaufwandes seit 1873 für Staatseisenbahnbau mit 199 400 000 fl. und für Staatsbetheiligung am Privatbahnbaue mit 32 100 000 fl., zusammen 231 500 000 fl., haben für die staatliche Eisenbahngebahrung eigentlich nur historischen Werth, da einerseits die Bauaufwandssummen nach und nach dem Anlagekapitale der Staats-

bahnen zuwachsen und dort mit ihrer Verzinsung als Erhöhung der Jahreslast wirken, andererseits mehrere der durch Kapitalsbetheiligung unterstützten Bahnen seither vom Staate erworben worden sind, wobei die nicht rückgezahlten Vorschüsse in den Ankaufspreis eingerechnet wurden, mithin wieder einen Theil des Anlagekapitals der Staatsbahnen bilden.

Wie eingangs erwähnt, steht der direkten Einwirkung der Eisenbahngebahrung auf den Eisenbahnetat des Staatshaushalts jene auf die anderen Etats und vornehmlich auf die eigentlich fiskalischen zur Seite, indem die Eisenbahnen selbst ein wichtiges Steuerobjekt bilden, überdies von dem Eisenbahnverkehre in Form verschiedener Gebühren Abgaben erhoben werden, endlich die Eisenbahnen für öffentliche Zwecke Leistungen vollziehen, welche vermöge ihres Mehrwerthes gegenüber dem hierfür geleisteten Entgelte einen finanziellen Vortheil für den Staatshaushalt zumeist in Form von Kostenersparnissen darstellen.

Es wäre nun allerdings von hohem Interesse, die genauen Ziffern zu kennen, mit welchen die Eisenbahnen seit ihrem Bestande aus den bezeichneten Titeln zu den allgemeinen Staatslasten beigetragen haben. Es stehen dieser Ermittelung aber mannigfache Schwierigkeiten im Wege. Was zunächst die Steuerleistung der Eisenbahnen — diese im allgemeinsten Sinne, also einschliesslich der Gebühren und der neben den rein staatlichen auch für autonome Zwecke geleisteten Abgaben verstanden — anbelangt, so haben alle Eisenbahnen für das Jahr 1880 zusammen über 9 300 000 fl. an Steuern und Zuschlägen geleistet. Die Netto - Garantie - Vorschussleistung des Staates an die Eisenbahnen ist für das gleiche Jahr mit 17 925 000 fl. ausgewiesen. Werden diese beiden Ziffern einander gegenübergestellt, wofür sich vom Standpunkte der Staatswirthschaft im ganzen betrachtet Argumente anführen lassen, so gestaltet sich der Saldo der Staatsgebahrung bezüglich des Eisenbahnwesens um etwa die Hälfte besser, indem der Nettozuschuss aus Staatsmitteln für den Eisenbahnbetrieb auf 8 625 000 fl. herabsinkt.

In den Jahren 1880 bis 1895 haben die österreichischen Eisenbahnen an Steuern und Gebühren eine von 10 000 000 fl. nach und nach auf beinahe 17 000 000 fl. steigende Jahressumme geleistet, welche mit Ausnahme der hier nicht ausgeschiedenen Zuschläge an autonome Körper dem Staate zugeflossen ist. Für die ganze Periode beträgt die Steuer- (und Gebühren-) leistung der Eisenbahnen nahezu 209 000 000 fl., eine imposante Ziffer, welche beispielsweise die Netto - Garantieleistung des Staates in dem gleichen Zeitraum (abzüglich der Rückzahlungen rund 107 000 000 fl.) weit übersteigt. Abgesehen von dem Staatsbahnnetze, dessen Leistung 3 700 000 fl. übersteigt, stellen die grossen Privatbahnen stattliche Steuerobjekte dar. Hiermit ist aber die fiskalische Fruchtbarkeit der Eisenbahnen keineswegs erschöpft.

Neben den öffentlichen Abgaben, welche die Eisenbahnen selbst zu entrichten haben, schaffen sie nämlich dem Fiskus in dem durch sie vermittelten Personen- und Güterverkehre ein wichtiges und durch Vermittelung der Bahnverwaltungen, welche die Einhebung zugleich mit den Bahngebühren besorgen, äusserst bequem benutzbares Besteuerungsobjekt. Die Heranziehung des Eisenbahnverkehrs zur Leistung öffentlicher Abgaben erfolgt in Oesterreich bisher nur in der Form der Gebühreneinhebung von den Personenfahrkarten (Billetstempel), dann von den Frachtbriefen und Aufnahmescheinen (Frachtbriefstempel, Aufnahmescheingebühr).

Die Jahressumme dieser Staatseinnahme, welche von dem die Eisenbahnen benutzenden Publikum (Reisende und Frachtgeber) eingehoben wird, beziffert sich auf rund 2 750 000 fl. Zuzüglich der vorhin mit 16 700 000 fl. ausgewiesenen eigenen Steuerleistung der Eisenbahnen ergibt sich der jetzige direkte fiskalische Jahresertrag der Eisenbahnen an Steuern und Gebühren mit rund 20 000 000 fl. Hier sind nicht inbegriffen die von den Eisenbahntitres eingehobenen Kupon-Stempelgebühren, die beispielsweise im Jahre 1895 bei der Staatsbahngesellschaft rund 125 000 fl. und bei der Südbahn 105 443 fl. ausmachten.

Im Anschlusse an diese dem Staatshaushalte bedeutende Einnahmen zuführenden Abgaben sind noch jene geldwerthen Leistungen hervorzuheben, welche von den Eisenbahnen unentgeltlich oder zu ermässigten Preisen für verschiedene staatliche Dienstzweige besorgt werden. Eine genaue Bewerthung der hierdurch dem Staate im Etat dieser Dienstzweige erwachsenden materiellen Vortheile darstellenden Ersparnisse ist nach dem heutigen Stande der zu Gebote stehenden Aufzeichnungen für Oesterreich nicht zu geben. Im ganzen kann das jährliche Ersparniss des Staates bei der Postbeförderung auf mindestens 1 200 000 fl. geschätzt werden. Die sonstigen Leistungen der Eisenbahnen für die Postanstalt sowie jene für die Staatstelegraphenanstalt sind kaum zu beziffern, finanziell aber nicht von ausschlaggebender Bedeutung. Von grösserer finanzieller Tragweite sind dagegen die Leistungen der Bahnen in Bezug auf den Militärtransport. Die Differenz zwischen den für die Beförderung von Militärpersonen und Militärgütern nach dem Militärtarife eingehobenen ermässigten Beförderungsgebühren und jenen des normalen Civil-Personen- und Gütertarifs stellt die Ersparniss dar, welche der Staat infolge der einschlägigen freien oder konzessionsmässigen Vereinbarungen erzielt.

Die für alle Bahnen zusammen dem Staate aus diesem Titel zugute kommende Jahresersparniss wird mit dem Betrage von 3 000 000 fl. nicht zu hoch angenommen sein. Post- und Militärtransport allein geben somit eine jährliche Ersparnisssumme, die allermindestens 4 000 000 bis 5 000 000 fl. beträgt.

Unter Zusammenfassung der finanziellen Wirkungen, welche die Eisenbahnen auf den Staatshaushalt vermöge der Garantie, des Staatsbaues und Staatsbetriebes und der fiskalischen Leistungen ausüben, bietet v. Wittek in seiner Abhandlung eine Uebersicht des Gesammteffektes, den die gleichzeitige Bethätigung dieser Einzelwirkungen zur Folge hat. Hierbei sind der Gesammtlast, umfassend die faktischen Gebahrungsabgänge des Staatseisenbahnbetriebes, die 4 % Zinsen der für den Staatseisenbahnbau verwendeten Beträge sowie die Nettoergebnisse der Staatsgarantie-Gebahrung — die Eingänge aus den Eisenbahnen, soweit sie jahrweise ziffermässig bekannt sind, wie Antheile am Reingewinn und Steuerleistung der Privatbahnen — gegenübergestellt, woraus sich sodann die Gesammtbilanz der staatlichen Eisenbahngebahrung ausschliesslich Bau ergibt.

In dieser Gesammtbilanz fällt neben dem konstant in ansehnlicher Höhe auftretenden Gebahrungsdefizit des Staatsbetriebes, dessen Höhe indess zum grossen Theile durch die Einbeziehung des Investitionsaufwandes in die ausserordentlichen Ausgaben bedingt war und durch die seit 1897 geänderte Budgetirungsmethode sich fortan wesentlich vermindert, die stetige Besserung der Garantiegebahrung ins Auge, welche im Jahre 1895 sogar mit nahezu 2 und 1896 mit über 1 500 000 fl. aktiv war. Die Erklärung liegt in dem successiven Uebergang der dauernd passiven Garantiebahnen in den Eigenbetrieb für Rechnung des Staates und in der günstigen Entwickelung der selbständig gebliebenen garantirten Unternehmungen. Die Gesammtlasten des Staates für Eisenbahnzwecke haben seit 1882, von vorübergehenden Schwankungen abgesehen, keine Verminderung erfahren und beziffern sich am Schlusse der Periode wie an deren Beginn mit rund 24 000 000 fl.

Trotzdem ist — wie das Sinken des Passivsaldos der Gesammtbilanz seit 1892 auf 9 000 000 fl. trotz der vielen neu hinzugekommenen schwachen Linien zeigt — die finanzielle Besserung der Gesammtgebahrung unverkennbar. Die anlässlich der Neukonzessionirung der Kaiser Ferdinands - Nordbahn bedungene Betheiligung des Staates an dem Reingewinn dieses ertragreichen Unternehmens — ein Vorgang, der späterhin bei der Neuordnung der Kapitalsverhältnisse der Aussig - Teplitzer Bahn Nachahmung fand und bei der Südbahn neuestens infolge des dem Staate günstigen Schiedsspruchs über den Kaufschillingsstreit wieder aufgelebt ist — hat dem Staate seither Jahr für Jahr namhafte Eingänge verschafft. Diese Zuflüsse, welche den Werth einer umsichtigen finanziellen Eisenbahnpolitik auch unter der Vorherrschaft des Staatsbetriebes ausser Zweifel stellen, haben im Vereine mit der trotz der Verstaatlichung fast konstant steigenden Steuerleistung der Privatbahnen zu dem Schlussergebnisse geführt, dass die Gesammtbilanz der staatlichen Eisenbahngebahrung der Jahre 1893—1896 mit mässigen Passivsaldoziffern abschliesst. Denn eine Unterbilanz von durchschnittlich 8 400 000 fl. kann bei einem rund 17 000 km (Ende 1896) umfassenden Bahnnetze, welches so viele ertragsschwache Linien in sich begreift, gewiss nicht als ein übermässig hohes bezeichnet werden. Diesem Passivum stehen übrigens die Ersparnisse gegenüber, welche die verschiedenen Staatsdienstzweige infolge der unentgeltlichen oder zu ermässigten Preisen stattfindenden Leistungen der Eisenbahnen geniessen. Jene bei der Postbeförderung und dem Militärtransport allein bewerthen sich auf 4—5 000 000 fl. jährlich. Es würde hiernach also, die übrigen Leistungen dieser Art ungerechnet, der bilanzmässige Reinzuschuss des Staates für das Eisenbahnwesen mit Einschluss des Linienneubaues, für welchen in den letzten 3 Jahren rund je 6 000 000 fl. aufgewendet wurden, nicht höher als auf etwa 3 bis 4 000 000 fl. jährlich zu schätzen sein. Mit dieser Zuschussleistung schliesst, da die indirekten Vortheile, welche die Eisenbahnen in Bezug auf die Hebung der Steuerkraft dem Staatsschatze gebracht haben, nicht ziffermässig nachweisbar sind, die Gebahrungsbilanz des Staates in Bezug auf die Eisenbahnen mit 1896 ab. Die ganze Entwickelung im Zusammenhange betrachtet, kann wohl behauptet werden, dass die Eisenbahnen in Oesterreich sich für die Staatswirthschaft und den Staatshaushalt trotz der grossen Opfer, welche ihre Entwickelung zeitweilig den Staatsfinanzen auferlegte, doch andererseits als eine dem Staatsschatze ansehnliche Zuflüsse und mannigfache Vortheile bringende Institution bewährt haben. Wenn daher der Ausbau des österreichischen Eisenbahnnetzes in den letzten 50 Jahren und der heutige Stand des heimischen Eisenbahnwesens geeignet ist, mit patriotischem Stolze zu erfüllen, so

bieten die staatswirthschaftlichen und finanziellen Ergebnisse dieser Entwickelung wahrlich keinen Grund, sich diese Befriedigung durch pessimistische Beurtheilung des Werthes des Geschaffenen verkümmern zu lassen.

Die Abhandlung erörtert noch eingehend den Eisenbahnetat der Gegenwart (1896) und fasst schliesslich das Ergebniss der Erörterungen in folgender prägnanter Weise zusammen:

„Retrospektive Betrachtungen, sofern sie über das Gebiet der Thatsachen hinausführen und auf jenes der Hypothese übergreifen, sind ziemlich nutzlos. Und doch drängt sich jedem, der die wechselnden Entwickelungsphasen der Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und der Staatswirthschaft in den letzten 50 Jahren rückschauend überblickt, die Frage auf, ob diese Beziehungen sich nicht gedeihlicher hätten gestalten lassen. Die starken Schatten, die das Bild der finanziellen Einwirkungen der Eisenbahnen auf den Staatshaushalt vorübergehend trüben, fordern fast zu dieser Frage heraus. Dabei liegt es nahe, im Vergleiche mit den günstigen staatsfinanziellen Ergebnissen des Eisenbahnwesens, die anderwärts als Früchte einer durch lange Zeit konsequent festgehaltenen Richtung staatlicher Verkehrspolitik herangereift sind, den in Oesterreich wiederholt eingetretenen Wechsel der eisenbahnpolitischen Systeme als veranlassende Ursache für die minder günstigen finanziellen Resultate verantwortlich zu machen.

Es muss im Sinne dieser Auffassung zugegeben werden, dass die ungestörte Aufrechthaltung des Staatsbahnsystems der 50er Jahre, falls sie staatsfinanziell durchführbar gewesen wäre, dem Staatsschatze namhafte Kapitalsverluste erspart und die natürliche Ertragssteigerung der alten Staatsbahnlinien zugeführt hätte. Die Erweiterung des Netzes aber, die das damals mit den Privatgesellschaften hereingekommene fremde Kapital, wenn auch unter drückenden Bedingungen, übernahm, hätte mit den Mitteln des Staates, dessen Finanzlage während der 60er Jahre durch hohe Gebahrungsdefizite und eine Zinsenreduktion der Staatsschuld gekennzeichnet ist, nie bewirkt werden können.

Nicht minder gewiss ist es, dass das Garantiesystem, wenn man rechtzeitig vermocht hätte, dasselbe unter Vermeidung seiner Auswüchse auf entwickelungsfähige Privatbahnen einzuschränken, früher oder später zu finanziell befriedigenden Ergebnissen geführt haben würde. An wohlgemeinten und sachkundigen Bemühungen, den Privatbetrieb als alleinige Betriebsform aufrecht zu halten, hat es in der Mitte der 70er Jahre nicht gefehlt. Aber sie konnten die dem Privatbahnsystem anhaftende Lücke bezüglich der ertraglosen Linien nicht ausfüllen, deren Bau und Betrieb, aus höheren staatlichen Rücksichten geboten, nothwendig dem Staate zufallen musste.

Mit dieser ganz unvermeidlichen Bethätigung des Staates im Eisenbahnwesen wäre unter allen Umständen für die aus sozialpolitischen Unterlagen erwachsene mächtige Strömung zu Gunsten des Staatsbetriebes der Angriffspunkt gegeben gewesen, um die Alleinherrschaft des Privatbahnsystems aus den Angeln zu heben.

Die aus diesem Umschwunge hervorgegangene österreichische Eisenbahnverstaatlichung reicht mit ihren jüngsten Entwickelungsphasen so tief in die Gegenwart herein, dass eine zusammenfassende Besprechung des Gegenstandes an dieser Stelle aus naheliegenden Gründen unterbleiben muss.

Soweit indess diese nach Ursprung und Endziel vorzugsweise staatswirthschaftliche Aktion in ihrem anfangs verzögerten Beginne heute wohl schon als der Geschichte angehörig betrachtet werden kann, darf daran erinnert werden, dass das prinzipielle Verstaatlichungsgesetz vom 14. Dezember 1877 zeitlich mit der ansteigenden Kurve der sogenannten ‚Kuponprozesse‘ zusammenfällt, die in den nächstfolgenden Jahren fast auf der ganzen Linie der österreichischen Eisenbahn-Prioritätsobligationen entbrannten. Eine lähmende Unsicherheit über das Maass der mit den Prioritätsschulden zu übernehmenden Lasten war die unmittelbare Folge dieser den Eisenbahnverkehr störenden Kalamität. Unter diesen Umständen begegnete die erste der grossen Verstaatlichungen — jene der Kaiserin Elisabeth-Bahn Ende 1880 — den erheblichsten Schwierigkeiten. Dieselben konnten nur mittelst einer künstlichen Spaltung des Erwerbungsgeschäftes umgangen werden, indem der Staat zunächst nur den Betrieb für eigene Rechnung übernahm, das Eigenthum an der Bahn aber sowie die Erfüllung der Schuldverbindlichkeiten gegenüber den Prioritätsgläubigern unverändert der Gesellschaft beliess. Erst dann, als dem Kuponstreite durch den in Deutschland den österreichischen Bahnen gewährten völkerrechtlichen Schutz gegen Wagen- und Guthabenpfändung der Nährboden entzogen war und ein weiteres Auskunftsmittel in der Konvertirung der streitig gewordenen Anlehen gefunden wurde, war vom staatsfinanziellen Standpunkte die Succession des Staates in das Schuldverhältniss und damit eine glatte Erwerbung der Bahnen ermöglicht. Dies führt sofort auf die Frage, ob der eingetretene Aufschub in dem Vollzuge der Verstaatlichung die Bedingungen derselben für den Staat erschwert hat. Man wäre versucht, diese Frage auf Grund der hohen Kapitalslasten zu bejahen, welche schon die ersten österreichischen Eisenbahnverstaatlichungen begleiteten. Auch pflegt ja gemeinhin jedes Hinausschieben der Erwerbung einer in aufsteigender Entwickelung begriffenen Bahn den bleibenden Verlust des inzwischen erzielten Ertragszuwachses für den Erwerber zu bedeuten. Bei den ersten wie bei den meisten später verstaatlichten österreichischen Eisenbahnen lag die Sache aber anders. Sie wurden nicht auf Grund der Erträgnisse, sondern nach dem konzessionsmässig als Minimal-Einlösungsrente geltenden garantirten Reinerträgnisse erworben. Ob sie in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre, zur Zeit des Tiefstandes des gesellschaftlichen Kredits, billiger erhältlich gewesen wären, bleibt schon deshalb zweifelhaft, weil auch der Staatskredit damals unter hohen Gebahrungsabgängen zu leiden hatte.

Immerhin lässt wohl schon dieser nur an die äussersten Umrisse der Entwickelung anknüpfende Rückblick klar erkennen, dass die eisenbahn-finanziellen Ergebnisse nicht isolirt, sondern nur im Zusammenhange mit der ganzen Finanz- und Wirthschaftsgeschichte richtig erfasst und gerecht beurtheilt werden können. Wenn irgendwo, gilt hier der alte Satz: ‚Tout comprendre, c'est tout pardonner‘.“

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 29. v. Mts. eröffneten Strecken der im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Lonjathaler Lokalbahn und zwar:

1. Dugoselo-Novska (84,257 km) und
2. Banovajaruga-Pakrac (30,075 km)

sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung der Neubaustrecke Oldenburg i/H.-Heiligenhafen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die Eröffnung der Strecke Oldenburg i/H.-Heiligenhafen — vergl. die Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten in Nr. 89 d. Ztg. S. 891 — hat auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben werden müssen. Der Zeitpunkt der Eröffnung wird durch die Vereinszeitung bekannt gegeben werden.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover. Am 16. d. Mts. werden die an der Strecke Lage-Hameln neu errichteten Personenhaltepunkte Brake (Lippe) und Hameln-Klüt dem öffentlichen Verkehre übergeben werden (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Hannover in Nr. 96 d. Ztg. Ins.-Nr. 2726).

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die Eröffnung der an der Pécs-Barcser Eisenbahn gelegenen Station Pellérd für den gesammten Eil- und Frachtverkehr — vergl. die Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten in Nr. 91 d. Ztg. S. 923 — ist wegen eingetretener Hindernisse verschoben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4660 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, sowie die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Aufnahme der Ordnungsnummer in den linksseitigen Abschnitt der Fahrscheine (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 4682 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abonnement auf den Jahrgang 1898 des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung“ (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Oktober d. J. vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

Entgleisungen auf freier Bahn	11	
in Stationen	16	
Zusammenstösse auf freier Bahn	3	
in Stationen	30	
sonstige Betriebsunfälle	181	
zusammen	241	

Die Betriebslänge betrug 39 889 km, an Zugkilometern wurden geleistet 30 566 364, so dass je ein Unfall auf 166 km Betriebslänge oder auf 126 831 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:

	getödtet	verletzt
Reisende	6	37
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst	36	94
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst	—	2
fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	27	12
zusammen	69	145

— Es verlautet, dass seitens der preussischen Staatseisenbahnverwaltung jetzt bereits Verhandlungen mit den kartelirten deutschen Lokomotivfabriken betreffs der zur **Lieferung** in 1899 in Auftrag zu gebenden **Lokomotiven** eingeleitet worden sind. Der ungewöhnlich frühe Beginn dieser Verhandlungen findet seine Erklärung wohl in der Befürchtung, dass eventuell die Leistungsfähigkeit der deutschen Fabriken von auswärtigen Eisenbahnverwaltungen, namentlich von den russischen, in Anspruch genommen werden könnte.

— Gegenüber der Meldung verschiedener Blätter, dass ein Theil des **belgischen Kohlenverkehrs nach süddeutschen Stationen** von seinem bisherigen Wege (über die Reichseisenbahnen usw.) auf die linksrheinischen Strecken des preussischen Staatsbahnnetzes trotz des wiederholten Einspruches des betheiligten Ruhr- und Saarkohlenbergbaues aus fiskalischen Gründen, nämlich zur Erhöhung des Frachtumschlages, abgelenkt worden sei, wird von der königlichen Eisenbahndirektion Essen in einem an die „Berl. Börsen-Zeitung“ gerichteten Schreiben festgestellt, dass diese Ausführung nicht zutreffend sei, da eine solche Verkehrsumlegung bisher noch nicht stattgefunden habe. Bei der Maassregel, auf welche sich anscheinend die Behauptung beziehe, handele es sich nur darum, die bereits bestehenden, aber nur auf dem Wege über Luxemburg gültigen Ausnahmetarife für Sendungen von 50 und 100 t auf den Weg über die Rheinlinie zu übertragen. Die Mitbedienung eines Theils des Kohlenverkehrs von Belgien nach Süddeutschland durch die preussischen Staatseisenbahnen könne zu einem berechtigten Einspruche der einheimischen Kohlenindustrie nicht Anlass bieten, da ihre Interessen dadurch in keiner Weise verletzt oder beeinträchtigt werden. Für den Absatz von Ruhr- und Saarkohle nach Süddeutschland sei es offenbar gleichgültig, ob der Kohlenverkehr von Belgien eben dahin ausschliesslich über Luxemburg oder zum Theil auch über Herbesthal-Bingerbrück geleitet werde. Eine Vermehrung des belgischen Kohlenabsatzes nach Süddeutschland trete infolge der Vertheilung des Verkehrs auf mehrere Bahnlinien nicht ein.

— Die sächsische Staatsregierung hat an die Ständeversammlung den Antrag gerichtet, folgende **Bewilligungen von Nebenbahnen** vorzunehmen: Die Anlage einer normalspurigen Nebenbahn von Altenhain nach Seelingstädt (322 000 ℳ), einer normalspurigen Nebenbahn von Bischofswerda nach Elstra (2 707 600 ℳ), einer normalspurigen Nebenbahn von Kieritzsch über Groitzsch nach Pegau (1 915 600 ℳ), einer normalspurigen Nebenbahn von Lottengrün nach Theuma (168 800 ℳ), einer schmalspurigen Nebenbahn von Thum über Ehrenfriedersdorf nach Geyer (1 252 000 ℳ), einer schmalspurigen Nebenbahn von Reichenau nach Hirschfelde (975 200 ℳ), einer normalspurigen Industriebahn von der Linie Chemnitz-Kieritzsch nach dem Pleissbachthale und nach Obergrüna (3 097 000 ℳ) und einer normalspurigen Nebenbahn von Altenburg nach Langenleuba (4 755 000 ℳ).

— Die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen hat an sämmtliche Mitglieder der Betriebskrankenkassen eine vom Bahnarzt Dr. med. Gilbert verfasste „Belehrung über die Lungenschwindsucht, die Veranlagung zu ihr und ihre ersten Anzeichen und Mahnung zu deren Beachtung“ vertheilen lassen. Die Belehrung geht davon aus, dass nach dem jetzigen Stande der ärztlichen Wissenschaft die Lungenschwindsucht heilbar ist, wenn sie in den ersten Stadien ihres Auftretens erkannt und bekämpft wird. Die sächsische Staatseisenbahnverwaltung hat zu gleichem Zwecke neben der bereits früher gemeldeten Belegung von 25 Betten in der Volksheilstätte „Albertsberg“ bei Auerbach i/V. für die **Unterbringung von lungenkranken Arbeitern** nunmehr auch die gleiche Anzahl von Betten für lungenkranke **Beamte** aus allen Verwaltungszweigen belegt. Die Verpflegungskosten betragen 2,50 ℳ für den Tag. Ob sie von dem behandelten Beamten oder von der Staatskasse zu tragen sind, beschliesst die Generaldirektion in jedem einzelnen Falle.

— Der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft, vormals Schuckert & Co. in Nürnberg, ist die Konzession zum Bau und Betrieb der auf württembergischen Gebiet liegenden Theilstrecke einer dem öffentlichen Personenverkehr dienenden **elektrischen Strassenbahn zwischen Ulm und Neu-Ulm** durch königliche Entschliessung vom 25. Oktober d. J. ertheilt worden. Nach der im württembergischen „Regierungsblatt“ abgedruckten Konzessionsurkunde ist die Konzession auf die Dauer von 50 Jahren verliehen. Wenn bis zum Ablauf dieser Zeitdauer der Staat die Bahn nicht erworben hat, kann die Konzession nach Lage der Verhältnisse erneuert werden.

— Der **Bahnexpressgutverkehr** auf dem Bahnhof Stuttgart hat sich in den letzten Monaten in so erheblichem Maasse gesteigert, dass — obwohl regelmässig 4 Annahmeschalter geöffnet sind — zu gewissen Tagesstunden ein aussergewöhnlich starker Andrang herrscht, der von den diensthuenden Beamten nur schwer bewältigt werden kann. Die beschränkten Raumverhältnisse des Bahnhofs gestatten keine Vermehrung der Annahmestellen. Der Handelsverein ist nun insofern vermittelnd eingetreten, als er diejenigen Firmen, welche eine grössere Anzahl von Expressgutstücken aufzugeben haben, veranlassen will, ihre Massenlieferungen nicht gerade während der stärksten Geschäftsstunden zu besorgen. Eine gründliche Abhilfe wird übrigens nur durch Schaffung besonderer grosser Räume für die Expressgutbeförderung möglich sein, was von der Verlegung der Postlokale aus dem Bahnhof, die von der Eisenbahnverwaltung angestrebt wird, abhängt.

— Das Unternehmen der **Wiedereröffnung der Dampfschifffahrt auf dem Neckar** zwischen Heilbronn und Heidelberg ist nun gesichert. Die Städte Heilbronn, Eberbach, Hirschhorn, Neckargemünd und Heidelberg übernehmen für eine Reihe von Jahren eine Garantie, indem sie das Aktienkapital im Fall eines Fehlbetrages bis zu 3 % verzinsen; eine etwaige Unterbilanz geht auf Kosten der Aktionäre. Die neue Aktiengesellschaft wird demnächst gegründet werden.

— In der badischen Kammer stellte Abgeordneter Hug namens der Budgetkommission an die grossherzogliche Regierung die Anfrage, ob die Gerüchte, welche eine Gefährdung der **Selbständigkeit Badens auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens** in sich schliessen, begründet sind. Minister v. Brauer erwiderte, dass mit Preussen wegen Uebernahme der Main-Neckarbahn Verhandlungen nicht stattgefunden hätten. Ebenso wenig hätten Verhandlungen stattgefunden betreffend die badischen Bahnen. Die grossherzogliche Regierung habe nicht die Absicht, die Selbständigkeit der grossherzoglichen Staatsbahnen in irgend welcher Form aufzugeben.

— Zwecks Herstellung einer **Eisenbahn von Vorwohle nach Emmerthal** über Bodenwerder ist zwischen Preussen und Braunschweig unterm 9. Juni d. J. ein Staatsvertrag vereinbart worden. Nach demselben verpflichten sich die beiden Staaten zwischen den genannten Orten eine der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands zu unterstellende Bahnverbindung zuzulassen und zu fördern sowie den Bau und Betrieb derselben der zu diesem Zwecke unter der Firma „Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahngesellschaft“ gebildeten Aktiengesellschaft, welche ihren Sitz in Braunschweig hat, zu konzessioniren. Die Bahn soll vollspurig hergestellt und mit den Stationen Emmerthal und Vorwohle der preussischen Staatsbahnen in direkte Schienenverbindung gebracht werden.

— Am 8. d. Mts. ist die der Göttinger Kleinbahn-Aktiengesellschaft gehörige, der Betriebsabtheilung Altona der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. in Stettin unterstellte schmalspurige **Göttinger Kleinbahn** (Gartethalbahn) Göttingen-Rittmarshausen mit den Stationen Göttingen Personenbahnhof, Göttingen Güterbahnhof, Lotzestrasse, Landwehrschenke, Garteschenke, Diemarden Personenhaltestelle, Diemarden Güterhaltestelle, Klein-Lengden, Steinsmühle, Eichenkrug, Bennichausen, Waterloo, Wöllmarshausen und Rittmarshausen eröffnet worden. Sämmtliche Stationen sind für den Personenverkehr eingerichtet. Die Auslieferung von Stückgütern und die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren und Wagenladungsgütern ist ausgeschlossen auf den Stationen Lotzestrasse, Landwehrschenke, Diemarden Personenhaltestelle, Eichenkrug und Bennichausen. Die übrigen Stationen dienen

dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr. Die Beförderung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

— Die **Einnahmen** aus dem Betriebe des **Kaiser Wilhelmkanals** sind in dem Etat für 1898 im ganzen um 184 600 *M.* höher angegeben als im Etatsjahre 1897/98. Infolge der Zunahme des Verkehrs (im Etatsjahre 1896/97 befuhren den Kanal 19 960 Schiffe von 1 848 458 Registertonnen Nettoraumgehalt gegen 16 834 Schiffe von 1 505 983 Registertonnen in den ersten 12 Betriebsmonaten vom 1. Juli 1895 bis 30. Juni 1896) dürften an Kanalabgabe und Schlepplohn, für welche im Etatsjahre 1897/98 1 322 000 *M.* angesetzt sind, 1 490 000 *M.*, d. i. 168 000 *M.* mehr eingehen, während bei den anderen kleinen Einnahmen eine Steigerung um 16 600 *M.* erwartet wird. Bei dieser Zunahme des Kanalverkehrs hat sich die bisherige Zahl der Lootsen (60) als unzureichend erwiesen, um so mehr, als 10 Lootsen im Interesse der Betriebssicherheit ausschliesslich als Hafenlootsen für das Einlootsen der Schiffe aus der Elbe in die Brunsbütteler Schleusen Verwendung finden müssen. Zur Zeit werden deshalb ausser den etatsmässigen Lootsen remuneratorisch 20 Hilfslootsen beschäftigt, von denen jetzt 10 zur etatsmässigen Anstellung mit je 1 500 *M.* gebracht werden sollen. Die Erläuterung zu dieser Position im Etat weist darauf hin, dass im Suezkanal bei einem Verkehr von nur 3 409 Schiffen im Jahre 1896 (gegen 19 960 im Kaiser Wilhelmkanal) 96 Lootsen beschäftigt sind.

— Die **Briefsendungen aus Deutschland nach Peking, Tientsin und Taku (China)** werden in der Zeit vom 15. Dezember 1897 bis 31. Januar 1898 von Berlin aus der deutschen Postagentur in Tientsin in geschlossenen Briefpacketen auf dem Wege durch Sibirien zugeführt werden, insoweit nicht ein anderer Leitweg ausdrücklich vorgeschrieben ist.

— **Personalnachricht**, Der Ober-Regierungsrath Kolbe, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, ist am 13. d. Mts. infolge Herzschlages plötzlich gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— Die **Buschtêhrader Bahn** hat sich bekanntlich der Regierung gegenüber verpflichtet, auf der ganzen Hauptlinie Prag-Eger ein **zweites Geleise** zu bauen. Wie der „Reichswehr“ aus Prag gemeldet wird, sind die bezüglichen Arbeiten, die im letzten Frühjahre begonnen wurden, bereits weit vorgeschritten, sodass man erwarten kann, in etwa 2 Jahren mit der Legung des Doppelgeleises auf der Strecke Eger-Komotau (der B-Linie) fertig zu sein. Maassgebend für die thunlichste Beschleunigung dieses Baues wurde die namhafte Verkehrssteigerung, die auf der B-Linie in den letzten Jahren eingetreten ist und die Bewältigung des Gesammtverkehrs durch ein Geleise bereits sehr schwierig gestaltet. Da dieses Moment bei der Strecke Prag-Komotau (der A-Linie) nicht in gleichem Maasse in die Erscheinung tritt, wird hier mit der Legung des zweiten Geleises erst dann begonnen werden, wenn man mit der B-Linie fertig ist. In 5 Jahren etwa soll die gesammte Strecke mit einem Doppelgeleise versehen sein.

— Die **Betriebseröffnung auf der Theilstrecke Teplitz-Lobositz** der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg (im Eigenthum und Betrieb der Aussig-Teplitzer Eisenbahn) findet am 16. d. Mts. statt. Im Jahre 1898 soll die Strecke Lobositz-Leipa und im Jahre 1899 die Strecke Leipa-Reichenberg eröffnet werden.

— Vor einiger Zeit ging die Nachricht durch die Blätter, dass einige Beamte des Eisenbahnministeriums, welche aus dem Stande des Handelsministeriums übernommen worden waren, gegen die bei der Errichtung des Eisenbahnministeriums angeordnete Rangeintheilung die **Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshofe** überreicht haben. Wie nun gemeldet wird, sind in jüngster Zeit sämmtliche Beschwerden vorbehaltlos zurückgezogen worden.

— Ende des Jahres 1895 betrug die Länge der im Betriebe befindlichen **Eisenbahnen Ungarns** 13 925,83 km, im Laufe des Jahres 1896 hat sich dieselbe um 952,3 km auf 14 878,2 km gesteigert. Die Vermehrung von 6,84 % entfällt beinahe ausschliesslich auf Vizinalbahnen. Zu Ende des Jahres blieben im Bau: 212,2 km Hauptbahnen zweiter Ordnung und 525,6 km Vizinalbahnen. Die Verhandlungen wegen Konzessionirung waren für Bahnen in der Gesammtlänge von 4 277 km im Zuge. Die Vorkonzession für die Vorarbeiten war für 143 Bahnen in einer Gesammtlänge von 7 200 km ertheilt. Von dem im Betriebe stehenden Bahnnetze entfielen auf je 100 000 Einwohner 81,1 km. Unter 19 europäischen Staaten nimmt in dieser Beziehung Ungarn den siebenten Platz ein und steht unmittelbar nach dem Deutschen Reich. Ungarn besitzt:

an Hauptbahnen ersten Ranges . . .	7 934,64 km
„ „ zweiten „ . . .	6 621,46 „
„ Schmalspurbahnen	322,10 „
hiervon entfallen:	
auf die ungarischen Staatsbahnen . .	7 201,44 km
„ gesellschaftliche Hauptbahnen . .	1 319,98 „
„ Vizinalbahnen	6 356,79 „
in staatlicher Verwaltung standen . .	12 192,59 „
„ privater Verwaltung	2 685,62 „

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 1 710 Lokomotiven ersten und 641 Lokomotiven zweiten Ranges (Vermehrung 169), 5 150 Personenwagen (Vermehrung 273) und 50 986 Lastwagen (Vermehrung 1 369). Die Zahl der Stationen betrug 2 278 (+ 208) und entfällt auf je 6,53 km Bahnlänge eine Station. Im Jahre 1896 wurden 272 km Stahlschienen gelegt, sodass insgesammt 2 077 km Stahlschienen vorhanden waren. Auf den ungarischen Staatsbahnen wurden 151 km 42,8 kg „Goliath“-Schienen gelegt.

Was den Verkehr betrifft, so haben im verflossenen Jahre geleistet: die Lokomotiven 67 993 073 Zugkm (entfallen auf eine Lokomotive 27 692), die Personenwagen 523 261 556 Achskm. (für den Wagen 102 691), die Lastwagen 1 932 379 929 Achskm für den Wagen 38 201).

Die Zahl der Reisenden betrug:

auf den ungarischen Staatsbahnen .	35 993 894 Personen
„ „ gesellsch. Hauptbahnen . .	4 545 863 „
„ „ Vizinalbahnen	16 913 063 „
insgesammt	57 452 820 Personen

und es ergibt sich sonach eine Zunahme der Frequenz um 4 270 566 Reisende.

Die Menge der verfrachteten Waaren bezifferte sich:

auf den ungarischen Staatsbahnen . .	mit 17 850 959 t
„ „ gesellsch. Hauptbahnen . . .	„ 6 956 276 „
„ „ Vizinalbahnen	„ 6 577 815 „
insgesammt	mit 31 385 050 t

Die Zunahme beträgt 3 870 307 t. Auf den Binnenverkehr entfallen 21 730 131 t = 69,8 %, auf den Exportverkehr 5 062 479 t = 16,2 %, auf den Importverkehr 3 622 576 t = 11,6 %, auf den Transit 711 209 t = 2,4 %.

Das Gesammtkapital der im Betriebe stehenden Eisenbahnen bezifferte sich Ende 1896 auf 1 142 303 929 fl. hat sonach gegen das Vorjahr um 43 169 569 fl. zugenommen. Es entfallen als thatsächlich investirtes Kapital:

auf die ungarischen Staatsbahnen . .	792 322 313 fl.	= 69,36 %
„ „ gesellschaftl. Hauptbahnen .	140 583 959 „	= 12,31 „
„ „ Vizinalbahnen	209 397 657 „	= 18,33 „

Das Nominalkapital der gesammten Bahnen beträgt 1 404 966 439 fl., hiervon entfallen auf die ungarischen Staatsbahnen 933 130 000 fl., auf die gesellschaftlichen Hauptbahnen 224 360 000 fl., auf die Vizinalbahnen 247 470 000 fl.

Das finanzielle Ergebniss stellte sich wie folgt:

	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuss
	Gulden		
ungarische Staatsbahnen	94 443 361	56 435 552	38 007 809
gesellschaftliche Hauptbahnen	15 236 046	8 585 373	6 650 673
Vizinalbahnen	13 950 367	7 869 804	6 080 533
zusammen	123 629 774	72 890 729	50 739 015

Die Einnahmen haben um 9,14 %, die Ausgaben um 6 %, die Ueberschüsse um 13,8 % zugenommen. Der Betriebskoeffizient stellte sich bei den ungarischen Staatsbahnen auf 55,2 (— 1,5) %, bei den gesellschaftlichen Hauptbahnen auf 47,6 (— 0,6) %, bei den Vizinalbahnen auf 50,9 (+ 1,8) %. Wenn man die erzielten Ueberschüsse mit dem Erforderniss für Verzinsung und Amortisation der aufgewendeten Kapitalien vergleicht, so ergibt sich bei den ungarischen Staatsbahnen ein Fehlbetrag von 6 685 707 fl., bei den garantirten Bahnen von 682 394 fl., demnach insgesammt von 7 368 101 fl. Im Jahre 1876 musste der ungarische Staat für die Staatsbahnen und für die Zinsengarantien 22 353 217 fl. bezahlen, sodass sich innerhalb 20 Jahre eine Besserung von 14 980 000 fl. ergibt. Die städtischen und Kommunalbahnen besitzen eine Länge von 199,2 km, dieselben haben um 21 km zugenommen. Dieselben haben 61 000 000 (+ 15 600 000) Personen und 568 025 t Lasten befördert. Die Einnahmen betrugen 5 826 231 fl., die Ausgaben 3 966 863 fl., die Ueberschüsse 1 859 368 fl. Die Länge der Industriebahnen beträgt 2 491 km. Hiervon entfallen auf Waldbahnen 811, auf Montanbahnen 673, auf Industriebahnen 305, auf Manipulationsgeleise 70 km.

— Der Handelsminister hat der Direktion der **ungarischen Staatsbahnen zu Lasten des Investitionskredits die Be-**

stellung von 20 Eilzuglokomotiven, Klasse I A, sammt Tender und von 6 mit Handbremsen versehene erstklassige Tender gestattet. Wie viel Lokomotiven Klasse III G bestellt werden sollen, welche auf Linien von grossem Verkehr und ungünstigen Steigungsverhältnissen in Verwendung zu kommen haben, wird erst vom Minister festgestellt werden. Für diese 3 Bestellungen sind für 1898 2 880 000 fl. präliminirt.

Rumänien.

— Nach einer Mittheilung des österreichisch-ungarischen Vizekonsulats in Crajova ist die **Theilstrecke Pitesti-Argesi** der Eisenbahnlinie, welche Bukarest über Calimanesci (im Anschlusse an die Bahnlinie Rimnic-Valcea-Riu-Vadului) mit Hermannstadt am kürzesten verbinden wird, bereits fertiggestellt, kann jedoch erst im Sommer dem Verkehr übergeben werden, da es noch an Stationsgebäuden und Magazinen mangelt.

Vereins-Ausland.

— Der in der Ausführung begriffene **Durchstich des Rheins** kurz vor seiner Mündung in den Bodensee, wo er besonders flach und schmal ist, schreitet schnell vorwärts. Wie der „Rorschach. Bote“ mittheilt, gestatten die zu beiden Seiten aufgeworfenen mächtigen Dämme schon, sich ein Bild vom künftigen neuen Rheinbette zu machen. Die Entfernung von einer Dammkrone zur anderen beträgt 260 m. Innerhalb der Dämme erstreckt sich zu beiden Seiten das sogenannte Vorland, je 60 m breit. Das wirkliche Rheinbett bekommt eine Breite von 120 m und eine Tiefe von 2,4 m. Es wird angenommen, dass der untere Durchstich bis zum Jahresschlusse 1899 zu Ende geführt sein werde.

— Der Vorstand der „Vereinigten **Gesellschaft der englischen Eisenbahnangestellten**“ hat vom Handelsamte die Antwort auf seine Eingabe erhalten, worin das Handelsamt ersucht wurde, eine Konferenz zwischen der „Gesellschaft der Eisenbahnangestellten“ und den Eisenbahngesellschaften herbeizuführen. Diese Antwort enthält eine scharfe Missbilligung des Vorgehens der Eisenbahnangestellten. Das Handelsamt, heisst es, habe das von der genannten Gesellschaft eingeschlagene Verfahren mit einiger Befürchtung verfolgt. Weder die Art, wie die Eisenbahner ihre Forderungen formulirt hätten, noch die Forderungen selbst seien derart gewesen, dass eine günstige Antwort von den Eisenbahngesellschaften zu erwarten gewesen sei. Die Eisenbahnangestellten seien immer durch gesetzgeberische Maassregeln, namentlich durch die Eisenbahnakte vom Jahre 1893, besonders begünstigt worden, und das Handelsamt habe oft schon zu Gunsten einer Verkürzung der Arbeitszeit sich bei den verschiedenen Gesellschaften verwendet. So sei das Handelsamt auch jetzt willens, vermittelnd einzugreifen, wenn mit einzelnen Gesellschaften ein Streit entstehe. Dagegen wird das Verfahren der Eisenbahner, sich an die Gesammtheit der Gesellschaften zu wenden, sehr gemissbilligt, und die Idee eines allgemeinen Eisenbahnerstreikes ganz entschieden verurtheilt. Das Handelsamt hat offenbar am Maschinenbauerstreik schon genug und thut darum sein Möglichstes, um noch weitere Streiks zu verhindern. Es hat sich aber auch John Burns, der sonst nicht leicht von einem Streik abräth, gegen einen allgemeinen Eisenbahnerstreik ausgesprochen. Er sagte, der Trade-Unionismus habe unter den Eisenbahnern phänomenale Fortschritte gemacht, und die Eisenbahngesellschaften sollten das beherzigen, aber so lange noch nicht unter je 4 Angestellten im Güter- und im Personenverkehr je 3 Trade-Unionisten und diese ausserdem bereit seien, ihrer Sache alle Opfer zu bringen, so lange wäre ein Streik ein verfehltes Unternehmen.

— Der Bau der neuen **Eisenbahnlinie zwischen dem kleinrussischen Rayon und dem Dongebiet** ist nunmehr amtlich bestätigt. Ein grosser wirthschaftlicher Nutzen ist mit der neuen Eisenbahnlinie verbunden, indem ganz Kleinrussland dann mit Kohlen und jeglichem Heizmaterial vom Dongebiet aus versorgt werden wird.

— Im Senat der **Vereinigten Staaten von Amerika** wurde am 8. d. Mts. eine Vorlage eingebracht, wonach der Schatzsekretär ermächtigt werden soll, bei **Versteigerung von Bahnen**, die Regierungsbeihilfe erhalten haben, mitzubieten und die den Forderungen der Regierung voranstehenden Verpflichtungen der Bahnen zu tilgen. Diese Vorlage hat offenbar Bezug auf die demnächstige Versteigerung der Seitenlinien der Union Pacificbahn.

— Auf Anregung und unter unmittelbarer Ueberwachung der kanadischen Staatsverwaltung wurde im dritten Vierteljahr 1897 versuchsweise **frisches Obst**, hauptsächlich Birnen, Pfirsiche, Pflaumen, Weintrauben und Tomaten **von Kanada** nach **englischen Häfen** verschifft und zwar durch die mit Kühlraum versehenen und staatlich unterstützten Dampfer. Man erlangte dadurch die Gewissheit, dass ein Ausfuhrgeschäft auch in diesen Obstgattungen bei genügender Vorsicht hinsichtlich der Sortirung und Verpackung betrieben werden kann. In Aepfeln liess sich dieses Jahr das Ausfuhrgeschäft nicht entwickeln, da die Ernte nicht ergiebig genug war. Nur in getrockneten Aepfeln konnte die starke Nachfrage Deutschlands befriedigt werden.

— Ein deutscher Unternehmer, Herr H. Schüler in Porto Alegre, hat die Konzession zur Erbauung einer neuen **brasilianischen Eisenbahn** durch die **Missiones** erworben. Die Bahn soll, wie er kürzlich im Centralverein für Handelsgeographie ausführte, eine Verbindung zwischen Porto Alegre und dem nördlichen Brasilien einerseits und zwischen dem nördlichen Brasilien und dem westlichen Argentinien andererseits schaffen und zugleich das durchquerte Gebiet, zunächst bis Nonohay, dem nördlichsten Punkte der geplanten Linie, der Besiedelung erschliessen. Später soll die Bahn von Nonohay südwestlich über Palmeira und St. Luiz oder im Bogen über das nördlichere Hochland bis nach dem westlichen Endpunkt der vorhandenen Centralbahn fortgeführt werden. Das Gebiet der Missiones umfasst mehr als 55 Quadratmeilen fruchtbarsten Landes. Der üppige Urwald ist reich an kostbaren Bau- und Nutzhölzern aller Art; besonders Farb- und Gerbhölzer sind in grosser Zahl vorhanden, und ihre Abholzung gewährt von vornherein beträchtlichen Gewinn, wenn eine Eisenbahn die Fortschaffung ermöglicht. Die Humusschicht des Urwaldes erreicht eine Stärke von 1 m und mehr, so dass für absehbare Zeit eine Düngung unnöthig ist und Zuckerrohr, Kaffee, chinesischer Thee, Indigo, Kakao, Reis und Baumwolle reiche Erträge liefern. In den höher gelegenen Gegenden gedeihen die Produkte der gemässigten Zonen, besonders Weizen und allerlei Gemüse. Auch die Metallschätze des Landes versprechen reiche Ausbeute. Schon die Jesuiten, die bis Ende vorigen Jahrhunderts ihre Missionsniederlassungen in dem Lande hatten (daher der Name Missiones), haben Gold- und Silberminenbau betrieben, wovon noch jetzt die erhalten gebliebenen reichen Gold- und Silbergeräthe der Kirchen Kunde geben. Auch Kupfer und Blei, sowie eine Reihe kostbarer Krystalle sind abbaufähig. Alle diese Schätze können nur durch Eisenbahnen erschlossen werden, weil die zahlreichen Flussläufe wegen der mächtigen Stromschnellen und Wasserfälle nicht schiffbar sind. Die gewaltige Kraft vieler Wasserfälle könnte zur Anlage umfangreicher elektrischer Betriebe dienen. Im nördlichen Theil des Landes würde ein schier unermessliches Hinterland erschlossen werden. Als Anlagekapital hält Herr Schüler 10 000 000 *M.* erforderlich. Nach einem halben, den Vorarbeiten zu widmenden Jahre könnte der Bau begonnen werden und je nach Belieben der Gesellschaft innerhalb der ersten 6 Jahre entweder die erste Theilstrecke sofort in ihrer ganzen Ausdehnung (250 km) gebaut oder nach und nach streckenweise fertiggestellt werden. Da sofort Zuzug aus Deutschland zu erwarten steht und bei der Abholzung der Waldbestände die Eisenbahn zum Transport der werthvollen Hölzer dienen würde, die eine hohe Fracht ertragen können, wäre der Betrieb von vornherein ertragbringend. Uebrigens ist mit der Eisenbahnkonzession eine grössere Landschenkung verbunden, durch deren Verkauf die geringere Rentabilität der ersten Jahre ausgeglichen würde. Dass Staatsländereien zur Besiedelung noch in weitestem Umfange gerade in den Gebieten der Missiones vorhanden sind, ist festgestellt, und da an anderen Stellen bereits das abbaufähige Land aufgetheilt ist und theurer wird, bleibt dem Nachwuchs der Kolonisten (die deutschen Kolonisten sind zum grössten Theil Württemberger, Rheinländer und Pommern) kein anderes Gebiet übrig, das mehr geeignet wäre als dieses.

Allgemeines.

— Die „Kölnische Zeitung“ schreibt unterm 11. d. Mts.: Wiederholt haben wir auf die gute **Verwendbarkeit des mit Theeröl durchtränkten Buchenholzes zu Eisenbahnschwellen** und auf die bedeutenden wirthschaftlichen Vortheile der Benutzung des grossen Reichthums der deutschen Wälder an diesem Holz für Eisenbahnbauten hingewiesen, und auch die Genugthuung gehabt, dass die öffentliche Meinung sowie die zuständigen Behörden in diesem Punkt sich immer mehr für Anstellung umfassender Versuche in der Verwendung solcher Schwellen aussprach. Das nächste Interesse zur Sache hat die Landwirthschaft, weshalb auch der preussische Landwirthschaftsminister schon im Herbst 1895 die Hauptstation des forstlichen Versuchswesens zu Eberswalde mit der Durchführung eines möglichst praktisch gehaltenen Versuchs über die

Verwendung der Buche zu Eisenbahnschwellen beauftragt hat. Unter Berücksichtigung der Holzpreise, der Aufnahme an Tränkstoff und der Dauer stellen sich die jährlichen Kosten für eine mit Theeröl getränkte Schwelle aus Kiefernholz auf 25,5 ₰, aus Eichenholz auf 26,5 ₰, aus Buchenholz aber auf nur 19,6 ₰. Vom wissenschaftlichen Standpunkt aus hat Professor Strasburger in Bonn die Durchtränkung der verschiedenen Holzarten behandelt und ist hierbei zu dem Ergebniss gelangt, dass das Buchenholz vermöge seines anatomischen Baues zur vollständigen Durchtränkung mit Theeröl ganz besonders geeignet erscheint. Unter Berücksichtigung der für die Auswahl der Hölzer nach Beschaffenheit, Alter, Fällungszeit oft in Betracht kommenden verschiedenen Verhältnisse ist von der preussischen Hauptstation des forstlichen Versuchswesens im Frühjahre 1896 ein Arbeitsplan zur Erprobung getränkter Buchenschwellen aufgestellt und von den Ministern für Landwirthschaft und für öffentliche Arbeiten genehmigt worden. Es wurden unter mannigfachen Umständen 7 Versuchsreihen ausgewählt, deren jede je 70 Schwellen umfasst. Die Schwellen sind unter Leitung der Versuchsanstalt in den akademischen Lehrrevieren Chorin und Freienwalde angefertigt und in der Tränkungsanstalt von Rütgers in Berlin durchtränkt worden. Die Verlegung erfolgte auf einer Strecke der Berlin-Stettiner Eisenbahn in der Nähe von Eberswalde. Als Tränkungsmittel kam nach den gemachten Erfahrungen und Versuchen eigentlich nur kreosothaltiges Theeröl in Betracht, lediglich mit Rücksicht auf die mögliche Kostenersparniss ist bei einer Versuchsreihe Chlorzink mit Zusatz von 6 kg Theeröl pro Schwelle verwandt worden. Nach den bereits vorliegenden Erfahrungen lässt sich mit Bestimmtheit erwarten, dass diese Versuche ein günstiges Ergebniss für die Verwendung des Buchenholzes liefern werden. Mögen sie dazu beitragen, dass auch die preussische Eisenbahnverwaltung ihre Bedenken gegen die Verwendung derartiger Schwellen fallen lässt und ebenso wie andere Bahnverwaltungen, namentlich die französische Ostbahn und neuerdings auch die Reichseisenbahnen, mit Theeröl getränkte Buchenschwellen in grösserem Umfange anwendet. Hierdurch würde nicht nur die Rente des deutschen Waldes gehoben und die Verwendung ausländischen Holzes erheblich beschränkt, sondern auch das eigene Interesse der Eisenbahnverwaltung wesentlich gefördert werden.

Ein Kassandraruf der „Vossischen Zeitung“.

Eine eigenartige Betrachtung knüpft die „Vossische Zeitung“ an die kürzlich erschienene Broschüre eines vormaligen preussischen Fahrdienstbeamten, in welcher letzteren gewisse Einrichtungen im preussischen Staatsbahnbetriebe — namentlich soweit sie sich auf die dienstliche Stellung des unteren Personals beziehen — einer ebenso erbitterten wie unklaren Kritik unterzogen werden.

Das genannte Blatt sagt wörtlich:

„‚Es handelt sich um unsere Köpfe‘, rief Herr Bebel einmal aus, als es sich in früheren Jahren um die Verlängerung des Sozialistengesetzes handelte. Mit noch grösserem Rechte können wir ausrufen: ‚Es handelt sich um unsere Köpfe‘, wenn von dem Eisenbahnbetrieb und den dabei sich ereignenden Unfällen die Rede ist. Jedermann ist in Gefahr, vom Leben zum Tode gebracht, oder in einer Weise verletzt zu werden, die schlimmer ist als der Tod, ohne dass nach Recht und Urtheil wider ihn verfahren wird; sein Wohl und Wehe ist ausgesetzt einem plötzlichen Unfall, den man als einen unglücklichen Zufall charakterisiren möchte, und der doch häufig genug eine verhüllte Fahrlässigkeit ist.“

So wenig gerade das Kapitel der Eisenbahnunfälle dazu angethan ist, satyrisch behandelt zu werden, so möchte man nach der ganzen Fassung dieser Deduktion doch beinahe annehmen, dass es dem Verfasser mehr um einen humoristischen Effekt zu thun war, als um eine sachliche Auseinandersetzung. Ist solche Uebertreibung ein Beleg dafür, dass die Presse — wie uns kürzlich von verschiedenen Seiten entgegengehalten wurde — in der Unfallsfrage „beruhigend“ auf das Publikum einzuwirken suche?

Fast scheint es, als ob nach Ansicht der „Vossischen Zeitung“ eine legale Hinrichtung den Gefahren einer Eisenbahnreise vorzuziehen sei, weil dort wenigstens nach Form Rechtens gegen den Delinquenten vorgegangen wird, während die Eisenbahn „durch verhüllte Fahrlässigkeit“ den Menschen vom Leben zum Tode bringt, „ohne dass nach Recht und Urtheil wider ihn verfahren wird“. Ueber den Geschmack lässt sich bekanntlich nicht streiten, auch enthält jene Theorie zweifellos eine Betonung der Rechtsidee, wie sie prägnanter nicht zum Ausdruck gebracht werden kann.

Ist es aber um die Betriebssicherheit auf den deutschen Eisenbahnen wirklich so trostlos bestellt, wie es nach der Auslassung der „Vossischen Zeitung“ den Anschein gewinnt, dann ist es dieser auch nicht zu verdenken, wenn sie — wie sie weiter sagt —

„begierig nach einem jeden (!) sich umsieht, der ihr Aufschluss über die tief eingewurzelten Schäden der Eisenbahnverwaltung geben und Mittel zu ihrer Beseitigung vorschlagen kann.“

Bedauerlich ist nur, dass der ersehnte Heilbringer auch in dem Verfasser der Broschüre trotz „der vielen beachtenswerthen Wahrheiten, welche dieselbe enthält,“ nicht gefunden zu sein scheint. Wenigstens bemängelt die „Vossische Zeitung“ selbst die allzu grosse Verbitterung, „welche dem Eindruck seiner Ausführungen Abbruch thut“ sowie die stilistischen Mängel, an welchen das Werk leidet. Hätte der Verfasser sich in beiden Beziehungen die „Vossische Zeitung“ zum Vorbild genommen, so würde seine Schrift jedenfalls bedeutend besser ausgefallen sein.

Vortrag des Inspektors der österreichischen Nordwestbahn Emil Rank in der Gesellschaft österreichischer Volkswirthe über die Transportsteuer.

Der Vortragende stellte zunächst fest, dass, wie sich aus den Motivenberichten zu den Gesetzesvorlagen, betreffend die Einführung einer Transportsteuer und einer Verschleissabgabe von Zucker usw. ergebe, erstere nur dazu bestimmt sei, das Lotto usw. zu ersetzen. Es handele sich daher nur um einen Steuerntausch, um eine partielle Steuerreform. Der Vortragende untersucht dann, inwieweit die neue Steuer den Forderungen, welche die Theorie an eine gute Steuerpolitik stellt, entspreche, und stellt fest, dass dies bei einigen dieser Forderungen, wie: möglichst sichere Vorausbestimmbarkeit und sicheres Eingehen des Ertrages, wenig lästige Erhebungsart, Unmöglichkeit einer Steuerhinterziehung usw., der Fall sei, dagegen bei den hauptsächlichsten, wie: Vermeidung ungleicher und Doppelbelastung, Rücksichtnahme auf Leistungsfähigkeit der Steuerträger usw., nicht ganz. Der geringe Steuerfuss könne ein Absehen von diesen Forderungen nicht begründen, da, wie der Vortragende nachweist, einzelne Unternehmen, die Eisenbahnen stark benutzen müssen, arg getroffen werden, nebstdem aber zu beachten sei, dass Maassnahmen, die den Verkehr materiell oder manipulativ zu stören geeignet seien, nicht nach ihrer vielleicht unbedenklichen Einzelwirkung, sondern nach ihrer, in der Summe bedenklichen Gesammtwirkung zu beurtheilen seien. Der Vortragende ging dann dazu über, die Einwendungen zu untersuchen, welche von den berufenen Vertretern der Industrie gegen eine Transportsteuer geltend gemacht wurden. Von besonderer Bedeutung sei die Frage, ob die Steuer vom Gütererzeuger auf den Verbraucher übergewälzt werden könne. Der scharfe Wettbewerb der Inländer mit den Ausländern im Inlande, der inländischen Exporteure mit den Ausländern sowie der interne Wettbewerb lasse eine solche Ueberwälzung nicht leicht und nicht immer zu. Von grosser Wichtigkeit sei auch die verschiedene geographische Lage der Unternehmungen, von der es abhänge, ob und inwieweit Rohstoffe von weiterher bezogen werden müssen. Es seien nicht nur diejenigen wenig belastet, die wenig Verkehrsakte in Anspruch nehmen, sondern es seien auch die Unternehmungen ein und derselben Art je nach ihrer geographischen Lage ausserordentlich verschieden getroffen. Redner führt Beispiele an, wonach bei verschiedenen, der öffentlichen Rechnungslegung unterliegenden Unternehmungen die geplante Transportsteuer 28—51 % jenes Betrages ausmacht, den dieselben im Jahre 1896 an Steuern aller Art zu zahlen hatten. Um die betreffenden Beträge vermindere sich ihr Reingewinn, d. h. ihre Rentabilität im Falle der Nichtüberwälzbarkeit. Das Verhältniss zum Reingewinn sei aber das einzig richtige wirthschaftliche Barometer, an dem die Wirkung jeder wirthschaftlichen Maassnahme mit Sicherheit abgelesen werden könne. Es sei klar, dass auf schwachen Füssen stehende Unternehmungen hart getroffen wären. Eine rationelle Tariferhöhung wirke ganz anders wie eine schematische. Der Vortragende zählt dann die übrigen Einwendungen der Industrie auf, empfiehlt dieselben der Beherzigung und erklärt, dass sich die österreichische Industrie seines Erachtens derzeit nicht in rosiger Lage befinde. Im Personenverkehr liege der schwache Punkt darin, dass ungefähr ²/₃ der Last die Reisenden III. Klasse, also die ärmere Bevölkerung, ein weiterer Theil den Geschäftsverkehr treffe. Im Gepäckverkehr sei die früher erfolgte Aufhebung des Freigepäcks das wesentlichste

Bedenken. Der Vortragende besprach dann eingehend die Wirkung der Transportsteuer auf die Privatbahnen, stellt fest, dass, obwohl das gewollte Rechtssubjekt der Steuer ausschliesslich der Bahnbenützer sei, die Bahngesellschaften doch schwer getroffen werden würden, da sie die Steuer unter allen Umständen abführen müssen, aber nicht immer einheben können, wie z. B. dann, wenn nicht besteuerte Wettbewerbswege den Tarif angeben. Auf Grund der für die österreichischen Staatsbahnen vorgenommenen Schätzung würde die Belastung z. B. für die österreichische Nordwest- und süd-norddeutsche Verbindungsbahn etwa einer 20 % Erhöhung der Einkommensteuer sammt Zuschlägen oder einer 100 % Erhöhung der Grund- und Gebäudesteuer oder einer 700 % Erhöhung der Erwerbssteuer gleichkommen. Bei der Frage, ob Eisenbahnen höher zu belasten seien als andere Unternehmungen, komme nicht die Thatsache des Bestandes eines Monopols, sondern der Ertrag desselben in Betracht, der oft sehr gering sei. Nebstdem hätten die Privatbahnen in Oesterreich nebst anderen, hohe tarifarische Lasten unter allen möglichen, aus der Hinweisung auf das öffentliche Interesse entstehenden Titeln zu tragen. Der Vortragende schloss mit der Bemerkung, dass, da die Transportsteuer gerade den wesentlichsten Forderungen der Steuertheorie nicht entspricht, nur einen Theil der Unternehmungen belastet, die belasteten je nach ihrer geographischen Lage sehr verschieden trifft usw., für die Einführung einer solchen Steuer nur ein Grund geltend gemacht werden könne und das sei die zwingendste staatsfinanzielle Nothwendigkeit.

Rudolf Cronstedt.

Der langjährige Generaldirektor und Chef der schwedischen Staatsbahnverwaltung, Graf Rudolf Cronstedt, ist am 19. v. Mts. in den Ruhestand getreten. In seine Wirksamkeit fällt ein bemerkenswerther Abschnitt der Entwickelung des schwedischen Bahnwesens und da Graf Cronstedt zudem auch eine in ausländischen Fachkreisen wohlbekannte und hochgeschätzte Persönlichkeit ist, seien hier auf Grundlage eines längeren Artikels, den die in Stockholm erscheinende Zeitung für die Eisenbahnen Schwedens, Norwegens und Dänemarks, „Jernbanebladet", dem zurückgetretenen Generaldirektor widmet, einige der hauptsächlichsten Daten aus seiner Wirksamkeit wiedergegeben.

Graf Cronstedt, am 6. Dezember 1826 in Stockholm geboren, widmete sich nach Beendigung seiner Studien dem Ingenieurwesen und hatte bereits eine Fülle theoretischer und praktischer Erfahrungen gesammelt, als er 1855 als Stationsingenieur des staatlichen Eisenbahnbauwesens angestellt wurde. Damit betrat er dann den Weg, der seine Lebensaufgabe werden sollte. Erst 36 Jahre alt, kam Graf Cronstedt, der als Bahningenieur die Aufmerksamkeit der leitenden Kreise auf sich gelenkt hatte, 1863 als Büreauchef in die Centralleitung des staatlichen Eisenbahnbauwesens und wurde dann allmählich in immer höhere Stellen befördert, bis im Oktober 1887 als Nachfolger des Generaldirektors C. O. Troilius seine Ernennung zum Generaldirektor und Chef des Staatsbahnwesens erfolgte.

Am 9. Oktober 1867 wurde, um einiges aus der Wirksamkeit des Grafen Cronstedt zu nennen, die nordwestliche und im Juni 1871 die östliche Stammbahn eingeweiht.

Im Jahre 1882 erfolgte bei Storlien die Einweihung der nördlichen Zwischenreichsbahn, aus welchem Anlass Graf Cronstedt eine umfassende technisch-ökonomische „Beschreibung der Stammbahn durch Norrland" herausgab. 2 Jahre später, als die Frage der Verlängerung der Stammbahn von Sollefteå ab durch das obere Norrland auf der Tagesordnung stand, wurde Graf Cronstedt zum Mitglied der Kommission ernannt, die sich über die Bauart der neuen Linie äussern sollte.

Als Merktag aus der Zeit, in der Graf Cronstedt als Generaldirektor des Staatsbahnwesens wirkte, ist insbesondere der 6. Dezember 1893 zu nennen, wo der Genannte die letzte Schiene der Stammbahn im oberen Norrland nagelte, ferner der 2. August 1894, wo die feierliche Einweihung der Stammbahn durch König Oskar erfolgte und bei welcher Gelegenheit dem Grafen Cronstedt die seltene Auszeichnung der Verleihung einer an goldener Kette zu tragenden goldenen Medaille mit der Inschrift: „Illis quorum meruere labores" zu theil wurde.

Die zehnjährige Periode, während welcher Graf Cronstedt an der Spitze des Staatsbahnwesens stand, zeichnete sich durch verschiedene sehr eingreifende Maassregeln aus. Zu den wichtigsten gehören u. a. der neue Tarif, der am 1. Januar 1890 in Kraft trat, die Herabsetzung der Personenfahrgelder, die durch den sogen. Norrlandstarif vom Jahre 1894 herbeigeführt wurde, die erweiterten Verbindungen, die mit dem Auslande angeknüpft wurden, und die Maassregeln, die durch den Ankauf der Gellivarabahn und der Küstenbahn veranlasst wurden.

In technischer Beziehung wurden unter Graf Cronstedt's Leitung verschiedene einschneidende Einrichtungen getroffen, die einerseits eine erhöhte Zuggeschwindigkeit, andererseits eine grössere Verkehrssicherheit zum Ziele hatten. So wurde theils auf südlicheren, theils auf den nördlichsten Linien mit der Legung schwerer Schienen (40 kg) begonnen. Es gelangte eine neue Weichenkonstruktion (mit gebogenen statt mit geraden Zungen) zur Einführung; eine grosse Anzahl Stationen wurde mit modernen Weichen- und Signalsicherheits-Anordnungen versehen, und eine Menge Brücken im schwedischen Staatsbahnbereich wurden umgebaut oder verstärkt.

In eisenbahntechnischen Angelegenheiten hatte Graf Cronstedt zahlreiche Reisen ins Ausland unternommen. Am internationalen Eisenbahnkongress in London 1895 nahm er als Delegirter der schwedischen Regierung theil.

Neben zahlreichen schwedischen Orden erhielt Graf Cronstedt auch hohe ausländische Auszeichnungen.

Zum Nachfolger des Grafen Cronstedt wurde der Kommerzienrath C. F. Th. Nordström ernannt. Gelegentlich einer in diesen Tagen angetretenen Reise nach Berlin äusserte der neue Generaldirektor einem Mitarbeiter einer Malmöer Zeitung gegenüber, sein unablässiges Ziel als Chef der schwedischen Staatsbahnen werde sein, sowohl innerhalb des Reiches wie im Verkehr mit dem Auslande so schnelle, zeitgemässe und bequeme Verbindungen als möglich anzustreben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen. Im badisch-württembergischen Gütertarife vom 1. Dezember 1897 sind auf Seite 107 die Entfernungen Singen-Oetisheim bei Maulbronn und Sinzheim b. Oos-Oetisheim bei Maulbronn auf 198 bezw. 74 km richtig zu stellen. (2745)

Karlsruhe, den 11. Dezember 1897.
Generaldirektion

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband. Berichtigung eines Druckfehlers. Im Nachtrage VI zu Theil II des vom 1. Januar 1894 gültigen Verbandstarifes hat auf Seite 6 beim Ausnahmetarif Nr. 7 der Frachtsatz sub b) für die Relation Zditz-Matarello statt 261 Heller richtig 361 Heller zu lauten.

Wien, am 5. Dezember 1897. (2746)
Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Eröffnung von Strecken.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Eröffnung der Theilstrecke Settenz-Lobositz der Lokalbahn Teplitz-(Settenz-)Reichenberg. Die Theilstrecke Settenz-Lobositz der obengenannten Lokalbahn wird am 16. Dezember 1897 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangen die Stationen: Teplitz-Schlossgarten, Wisterschan, Schallan, Schima, Radzein, Dubkowitz, Milleschau-Kottomirsch und Lobositz A. T. E., die Halte- und Ladestelle Ratsch und die Haltestellen Boreslau und Wopparn zur Eröffnung.

Die Stationen werden für den Gesammtverkehr eröffnet. In der Halte- und Ladestelle Ratsch findet vorläufig nur die Abfertigung von Personen und Gepäck statt; die Haltestellen Boreslau und Wopparn sind nur für Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eingerichtet.

Der Anschluss an die bestehenden eigenen Linien wird in den Stationen Settenz und Auperschin, jener an die Linien der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft in der Station Lobositz St. E. G. vermittelt.

Teplitz, im Dezember 1897. (2747)
Die Direktion.

Am 1. Dezember d. J. wurde die 7,82 km lange Theilstrecke Karlsruhe Messplatz-Ettlingen Holzhof der Albthalbahn (Nebenbahn Karlsruhe-Herrenalb und Ettlingen-Pforzheim) mit den Stationen und Haltepunkten: Karlsruhe Messplatz, Karlsruhe Nebeniusstrasse, Klein-Rüppurr, Rüppurr, Ettlingen Exerzierplatz, Ettlingen Erbprinz und Ettlingen Holzhof dem Verkehr übergeben, gleichzeitig die bestehende, 2,22 km lange Seitenbahn Ettlingen Staatsbahnhof-Ettlingen Holzhof in den diesseitigen Betrieb übernommen und werden beide Bahnen gemeinsam als ein Ganzes bezw. als Theilstrecken der Albthalbahn betrieben. Dieselben dienen bis auf weiteres nur dem Verkehr von Personen, Reisegepäck, Expressgütern und Hunden.

Die Haltepunkte: Karlsruhe Nebeniusstrasse, Klein-Rüppurr, Ettlingen Exerzierplatz und Ettlingen Erbprinz bleiben von der Annahme und Auslieferung von Expressgütern ausgeschlossen; Reisegepäck wird von diesen Haltepunkten zur nachträglichen Abfertigung auf der Bestimmungsstation unabgefertigt mitgenommen.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung bezw. Uebernahme traten in Kraft:

a) für die oben benannten Stationen und Haltepunkte, sowie die Station Ettlingen Staatsbahnhof:

die im Abschnitt I des Lokaltarifs der Albthalbahn, sowie im Nachtrag I hierzu,

b) für die Stationen Rüppurr und Ettlingen Holzhof:

die im Expressguttarif Main-Neckarbahn-badische Lokal- und Nebenbahnen und im Nachtrag I zum Expressguttarif badische Staatsbahnen-badische Lokal- und Nebenbahnen enthaltenen Entfernungen und Tarifsätze.

Der in dem Lokaltarif aufgenommene Haltepunkt Beiertheim wird bis auf weiteres für den Verkehr nicht eröffnet.

Tarif- und Fahrplanexemplare sind bei den Stationen zur Einsicht aufgelegt und käuflich zu erlangen.

Der Zeitpunkt der Eröffnung der Bahn für den Güterverkehr wird besonders bekannt gegeben. (2748H&V)

Karlsruhe, den 10. Dezember 1897.
Betriebsabtheilung Karlsruhe
der Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Lenz & Cie. zu Stettin.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Hildesheim - Peiner Kreiseisenbahn. Ausser den bislang gefahrenen Zügen werden vom 13. Dezember 1897 ab nachfolgende gemischte Züge gefahren:

ab Hildesheim 7.05 an Hämelerwald 9.06
„ „ 3.31 „ „ 4.46
ab Hämelerwald 12.42 an Hildesheim 2.33
„ „ 4.46 „ „ 6.37.

Zwischen Clauen D. und Hohenhameln ist ferner der Haltepunkt Harber, nur für den Personenverkehr, eröffnet worden.

Hildesheim, den 13. Dezember 1897. (2749)
Die Direktion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr in den Strecken Villach - Pontafel, Tarvis-Laibach und Arnoldstein-Hermagor vom 5/12. bis 9/12. l. J. unterbrochen.

Wien, am 10. Dezember 1897. (2750)

5. Güterverkehr.

Die an der Strecke Neustettin-Konitz zwischen Hammerstein und Bärenwalde gelegene, dem Wagenladungs-Güterverkehr bereits dienende Haltestelle Domslaff wird am 15. d. Mts. für den Eil-, Frachtstückgut- und Viehverkehr und am 1. Januar 1898 auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Mit dem 15. d. Mts. wird die Haltestelle Domslaff auch in den Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif einbezogen.

Danzig, den 10. Dezember 1897. (2751)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen:
a) königlich preussische und grossherzoglich hessische Staatsbahnen, sowie Farge-Vegesacker und Kreis Oldenburger Eisenbahn;
b) königlich preussische und grossherzoglich hessische Staatsbahnen, grossherzoglich oldenburgische Staatsbahnen und angeschlossene Privatbahnen

Die Abfertigung von lebenden Thieren und Fahrzeugen wird wegen des beschränkten Raumes in der Eilgutabfertigung auf dem Personenbahnhofe in Stettin endgültig nach dem Central-Güterbahnhofe verlegt. Der Frachtberechnung für diese Sendungen werden für die Folge die Entfernungen des Central-Güterbahnhofes zu Grunde gelegt. Soweit durch diese Maassnahme Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst vom 1. Februar 1898 ab in Kraft.

Stettin, den 10. Dezember 1897. (2752)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch - mährisch-Oesterreichschlesischer Kohlenverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 21. Januar d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass die im vorbezeichneten Kohlenverkehr für die Station Gross-Opatowitz der k. k. österreichischen Staatsbahnen enthaltenen Frachtsätze auch vom 1. Januar 1898 ab bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1898, um 7,2 Heller für 100 kg im Kartirungswege gekürzt werden.

Kattowitz, den 10. Dezember 1897. (2753)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der nach unserer Bekanntmachung vom 8. v. Mts. bis zum 1./13 d. Mts. in Kraft bleibende russisch-westpreussische Ausnahmetarif 7 für Getreide usw. nach Danzig und Neufahrwasser gilt noch bis einschliesslich den 19./31. d. Mts. Gleichzeitig werden noch die Stationen der neu eröffneten Südostbahnstrecken Grafskaja-Anna und Jeletz-Waluiki in diesen Tarif aufgenommen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den Verbandstationen, sowie bei unserem Tarifbüreau zu erfahren.

Danzig, am 10. Dezember 1897. (2754)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 1. Januar 1898 wird die Station Salzbergen in den Ausnahmetarif 43 A (Eier zu 10000 kg) einbezogen. Der Frachtsatz vom Schnittpunkte bis Salzbergen, welcher auf Seite 24 des Nachtrages IV zu Heft 1 nachzutragen ist, beträgt 375 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 10. Dezember 1897. (2755)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem 15. Dezember d. J. wird die diesseitige Station Koschentin als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze und Schlacken zum Hochofen- oder Bleihüttenbetriebe des Gütertarifs der Gruppe II einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 11. Dezember 1897. (2756)
Königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo. Ausnahmetarif 7 für Getreide usw. Mit Gültigkeit vom 9. d. Mts. n. St. werden die Stationen der Strecke Grafskaja-Anna und Jeletz-Waluiki der russischen Südostbahnen in den Tarif mit direkten Frachtsätzen aufgenommen.

Abdrücke der neuen Frachtsätze können von unserem Tarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Direktion (2757H&V)
der ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 gelangt zu Theil V Heft 3 der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Aenderung des Titelblattes, Ergänzungen der Tarifbestimmungen, der Abtheilung II und des Kilometerzeigers.

München, im Dezember 1897. (2758)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Verbandsgütertarif; hier Ausnahmetarif für Petroleum und Rohbenzin 1. November 1895. Am 1. Januar 1898 kommt der Nachtrag III zur Einführung, welcher Aenderungen des Haupttarifs und des Nachtrages I enthält.

München, im Dezember 1897. (2759)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-sächsischer Verbandsverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten in den Abfertigungsverhältnissen der Bahnhöfe in Stettin verschiedene Aenderungen ein. Soweit damit Erhöhungen gegenüber der jetzigen Frachtberechnung zu Tage treten, erlangen diese erst nach Ablauf von 6 Wochen Wirksamkeit. Das Nähere hierüber ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Dresden, den 9. Dezember 1897. (2760)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österr. Verband. Im Nachtrage V zum Tarif, Theil II, Heft 2 ist die beim Ausnahmetarif Nr. 8 Eisen und Stahl usw. enthaltene Anmerkung mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1897 wie folgt zu ergänzen: „Das Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen."

Breslau, den 8. Dezember 1897. (2761)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Klassentarife für den Verkehr mit Böhmen etc., Theil II, Hefte 7, 8 und 9; Getreidetarife Theil III, Heft 2 (Verkehr mit Ungarn) und Heft 3 (Verkehr mit Böhmen etc.). Die obenbezeichneten, für 1. Januar 1898 angekündigten Tarife gelangen

vorerst nicht zur Einführung und bleibt Bekanntmachung des endgültigen Einführungstermines vorbehalten. Die seitherigen Tarife Theil II, Heft 7 vom 1. Oktober 1894 und Heft 9 vom 1. Juni 1895, ferner Theil III, Heft 2 vom 1. August 1894 und Heft 3 vom 1. Dezember 1894 bleiben daher bis auf weiteres in Kraft.

München, im Dezember 1897. (2762)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr. Am 15. Dezember 1897 tritt zum niederländisch-bayerischen Gütertarif der Nachtrag XVIII in Kraft.

Derselbe enthält ausser bereits bekannt gemachten Aenderungen und Ergänzungen Ausnahmefrachtsätze für Malz.

Nähere Aufschlüsse ertheilen die Verbandsstationen.

München, im Dezember 1897. (2763)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf das Ausschreiben in der Vereinszeitung No. 90 vom 20. November 1897 wird bekannt gegeben, dass der angekündigte Nachtrag I zu Theil II Heft 3 B erst mit 1. Februar 1898 zur Einführung gelangt.

München, im Dezember 1897.
Generaldirektion (2764)
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch - russischer Getreide- usw. Verkehr über Wirballen. Der nach unserer Bekanntmachung vom 9. v. Mts. bis zum 1/13. d. Mts. in Kraft bleibende deutsch-russische Ausnahmetarif 7 für Getreide, Oelsamen usw. nach Königsberg, Memel und Pillau über Wirballen gilt noch bis einschliesslich den 19/31. d. Mts. alten/neuen Stils. Gleichzeitig werden noch die Stationen der neu eröffneten Südostbahnstrecken Grafskaja-Anna und Jeletz-Waluiki in diesen Tarif aufgenommen. Die über die kürzesten Routen berechneten Frachtsätze sind auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Bromberg, den 9. Dez. 1897. (2765)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ungarisch-deutscher Holz und Borkeverkehr. Am 20. Dezember d. J. treten im Ausnahmetarif A für Holz etc. zwischen den Stationen Szucsány der k. k. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn einerseits und Klotzsche der königlich sächsischen Staatsbahnen andererseits, sowie zwischen Homonna, Szolyva-Harsfalva und Vócsi der königlich ungarischen Staatsbahnen einerseits und Czarnikau, Landsberg a/W. und Schneidemühl der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den vorbezeichneten Stationen zu erfahren sind.

Breslau, den 11. Dezember 1897. (2766)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Eisensendungen von Zwickau in Sachsen nach Berlin. Denjenigen, die in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1898 mindestens 600 000 kg Eisen und Stahl des Spezialtarifes II von Zwickau i/Sachsen nach den nachstehend unter a) und b) genannten Stationen zur Beförderung bringen, vergüten wir, sofern der gegenwärtig gültige Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Zwickau und Berlin usw. angewendet worden ist, gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe bis auf weiteres folgende Beträge:

a) im Verkehre mit Berlin, Anhalt-Dresdner Bahnhof, 0,04 ℳ für 100 kg,
b) im Verkehre mit Berlin, Stettiner Bahnhof, Lagerhof b/Gesundbrunnen, Wedding und Wilmersdorf-Friedenau 0,01 ℳ für 100 kg.

Dresden, am 10. Dezember 1897. (2767)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo. Ausnahmetarif 7 für Getreide etc. Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 7 für die Beförderung von Getreide etc. von russischen Stationen über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel vom 20. März/1. April 1895 nebst Nachträgen wird bis 1. Januar 1898 neuen Stils verlängert. (2768)

Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Westdeutsch-österr.-ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich) Am 1. Januar 1898 treten im Tarif Theil II — Heft 1 für Station Egeln der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg im Verkehr mit den im Nachtrag 13 (Punkt VIII) bezw. 14 (Punkt IV) zu Tarifheft 1 bezeichneten österreichischen Stationen direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 14 d α (rohe Kalisalze zu Düngezwecken) in Kraft, welche bei den vorbezeichneten Stationen zu erfahren sind.

Breslau, den 8. Dezember 1897. (2769)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - österreichisch-ungarischer Eisenbahn - Verband. (Tarif für Holzzellstoff-(Cellulose-)Transporte von Hallein nach Lindern.) Der mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1897 eingeführte Frachtsatz für Holzzellstoff-(Cellulose-) Transporte in ganzen Wagenladungen à 10 Tonnen pro Frachtbrief und Wagen von Hallein nach Lindern im Betrage von 2,69 ℳ pro 100 kg bleibt ab 1. Januar 1898 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1898 in Wirksamkeit.

Wien, am 10. Dezember 1897. (2770)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kartirungsfrachtsätze für Steine des Spezialtarifes III von Wismar nach diversen österreichischen bezw. ungarischen Stationen. (Erneuerung pro 1898.) Die mit Ende Dezember 1897 ablaufende Gültigkeit der im Verfügungswege für Steine des Spezialtarifes III von der deutschen Hafenstation Wismar nach Budweis, Bubna, Hötzelsdorf-Geras, Niklasdorf, Pilsen, Plan, Prag (diverse Bahnhöfe), Schluckenau, Smichow, Steckna, Teplitz, Teplitz-Waldthor, Wien (diverse Bahnhöfe) und Pozsony eingeführten direkten Frachtsätze wird hiermit unter Aufrechthaltung der für den Spezialtarif III gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen für die Zeit vom 1. Januar 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1898 erstreckt.

Wien, am 10. Dezember 1897. (2771)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterr. - ungar. - bayerischer Grenzverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. Februar 1898 tritt ein neuer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Triest, Fiume, Görz, Monfalcone, Sagrado, Pola und Rovigno einerseits und Eger, Passau, Salzburg und Simbach andererseits in Kraft.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. September 1895 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes werden seinerzeit durch die vorgenannten Stationen und die betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von einer Krone oder 85 ₰ pro Stück bezogen werden können.

Wien, Budapest und München, am 15. Dezember 1897. (2772)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
auch namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - österreichisch - ungarischer Transitverkehr. Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze von Ernsdorf nach Genf transit. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1898, werden für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt, von Ernsdorf, Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, nach Genf transit nachstehende Frachtsätze berechnet:

A. Für Wagenladungen von mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen

	Möbel verpackt	Möbel unverpackt
	Francs für 1 000 kg	
1. von Ernsdorf bis zum Schnittpunkt .	3,60	5,40
2. vom Schnittpunkt bis Genf transit. . . .	59,00	59,00

Die Theilsätze unter 1. d. i. bis zum Schnittpunkte werden für das wirkliche Gewicht (bezw. für mindestens 20 kg pro Frachtbrief), die Theilsätze unter 2. d. i. vom Schnittpunkte für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet.

Die Gesammtfracht wird durch Addition der Theilfrachten ermittelt, welche sich für die ganze Sendung bis zum, bezw. vom Schnittpunkte ergeben.

B. Für Wagenladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen:

	Möbel verpackt und unverpackt Francs für 1 000 kg
Ernsdorf-Genf transit	43,10

Die Frachtsätze unter A. und B. gelten nur für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter.

Dieselben finden auch auf solche Sendungen nach Frankreich und weiter Anwendung, welche an eine Mittelsperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern der Nachweis der erfolgten Reexpedition genügend geleistet ist.

Die Waaren dürfen in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen.

Wien, am 2. Dezember 1897. (2773)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Verlegung der Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 1. Der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ vom 18. November d. J., Seite 2353 publizirte Einführungstermin für den neuen Tarif,

Theil II, Heft I wird auf den 1. Februar 1898 verlegt. Demnach bleiben die vom 1. September 1894 gültigen Kartirungssätze sammt Nachträgen I bis IV noch bis zum 1. Februar 1898 in Geltung.
Die im obigen Verordnungsblatte verlautbarte Ausserkraftsetzung des vom 1. Juli 1894 gültigen Tarif-Theiles II, Heft 1 sammt Nachträgen I bis III mit 1. Januar 1898 wird hierdurch nicht berührt.
Wien, am 9. Dezember 1897. (2774)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - österreichisch - ungarischer Transitverkehr. Frachtsätze für vegetabilische Oele von Genf transit nach Innsbruck, Salzburg, Kralup, Prag und Smichov. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf weiteres, längstens aber bis 31. Dezember 1898, bezw. rücksichtlich des Verkehres nach Innsbruck bis 31. März 1897 werden für die Beförderung vegetabilischer Oele, welche nachweislich von Marseille stammen, von Genf transit nachstehende Frachtsätze berechnet:

Nach	Von Genf transit — bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen — Francs Gold für 1 000 kg	10 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen — Francs Gold für 1 000 kg
Innsbruck (k. k. österr. Staatsbahnen)	25,50	—
Salzburg (k. k. österr. Staatsbahnen und k. bayer. Staatsbahnen)	39,60	30,70
Prag, Smichov (k. k. österr. Staatsbahnen); Prag-Bubna, „ -Sandthor, „ -Smichov (a. priv. Buschtêhrader Bahn); Kralup	51,00	37,40

Wien, am 10. Dezember 1897. (2775)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutscher Personenverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit tritt folgende besondere Bestimmung zu § 17 der Verkehrsordnung in Kraft:

„Die von der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagengesellschaft eingerichteten Luxus- (L-) Züge können nur mit Fahrtausweisen I. Klasse, die zu Schnellzügen gelten oder mit dem Aufdruck: ‚Gültig für alle Züge' versehen sind, sowie nur gegen Entnahme eines im besonderen Tarife festgesetzten Preiszuschlages benutzt werden."

Vorstehende besondere Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.
Erfurt, den 11. Dezember 1897. (2776)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Februar 1898 wird zu dem Tarif für den Personen-Verkehr im Norddeutschen Eisenbahn-Verbande der Nachtrag I herausgegeben. Derselbe enthält ausser Ergänzungen und Berichtigungen der besonderen Bestimmungen Tarifsätze für neu eingeführte Verkehrs-Verbindungen.
Die in den Tarifnachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrs-Ordnung sind gemäss den Vorschriften unter 1 2 genehmigt worden.
Hannover, den 7. Dezember 1897.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verbandsverwaltungen. (2777)

7. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstatts - Materialien: **A.** Gruppe XI 1 830 Mille Nägel; **B.** Gruppe XIV Waterprooffirniss, Gruppe XVI Schwämmen, Bimstein, Spiritus, Kolophonium, blausaurem Kali, Borax, Leim, Salmiak in Stücken, Salzsäure, Metallkitt; **C.** Gruppe XVII Pappe, Schmirgel, Schmirgelleinen, Schmirgelpapier, Glaspapier, Filz, Filzringen- bezw. Platten, Schmelztiegeln, Schleifsteinen und Lokomotiv-Chamottesteinen für 1898/99.
Angebote hierauf sind bis zum Verdingungstermin, den 30. Dezember 1897, Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen liegen im Zimmer 6 unseres Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,50 *M.* zu A, je 1 *M.* zu B und C portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 63 des Verwaltungsgebäudes statt.
Zuschlagsfrist bis 26. Januar 1898.
Kattowitz, den 9. Dezember 1897. (2778)
Königliche Eisenbahndirektion.

In öffentlicher Ausschreibung soll die Lieferung der für die elektrischen Lichtanlagen des Direktionsbezirkes Kattowitz für die Zeit vom 1. April 1898 bis Ende März 1899 erforderlichen Kohlenstifte vergeben werden.
Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin Mittwoch, den 29. Dezember 1897, Vormittags 11 Uhr versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen.
Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen im Zimmer 6 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,50 *M.* portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 63 des Verwaltungsgebäudes statt.
Zuschlagsfrist bis 19. Januar 1898.
Kattowitz, den 8. Dezember 1897. (2779)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Zum baldigen Eintritt gesucht
1 Stationsassistent.
Meldungen unter Beifügung von Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Nachweis der Berechtigung zur selbständigen Ausübung des äusseren Stationsdienstes zu richten an (2780)
die Direktion der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahngesellschaft, Dortmund.

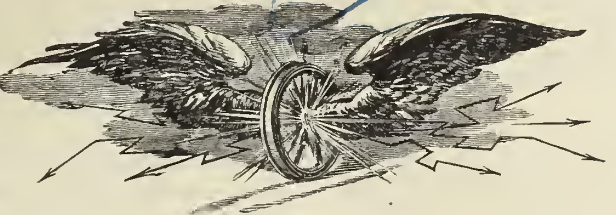
Anzeigen.



Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 98. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 18. Dezember 1897.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 19. Dezember 1897.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Inhalt:

Das Verzeichniss der sperrigen Güter.

Von C. **Teubner**, Dresden.

Die Eisenbahnen haben für das Gut, das ihnen in kleineren Mengen zur Beförderung zugeführt wird, das Stückgut, als Maassstab für die Frachtberechnung, ohne Rücksicht auf den Werth, das Gewicht angenommen. Es war unausbleiblich, dass sie dabei auf Güter stossen mussten, die von der weit überwiegenden Menge der übrigen Güter sich bei gleichem Gewichte durch den unverhältnissmässig grossen Raum, den sie bei der Verladung beanspruchten, unterschieden. Die Eisenbahnen hatten die zur Beladung gestellten Wagen für eine Gewichtsmenge von 100 oder 200 Centner berechnet und sagten sich, dass sie durch Güter, die schon im Gewichte von 50 Centner oder weniger den Wagen füllten, zur Stellung grösseren Laderaumes genöthigt und für diese Mehrleistung zu entschädigen seien. Die Form war leicht zu finden, man griff in Deutschland zu einem Gewichtszuschlage und rechnet mit einem solchen noch heute, in Oesterreich aber stellte man zumeist eine besondere Frachtklasse für sperrige Güter (Stückgut) her.

Solcher Weiterungen ist eine Transportanstalt überhoben, wenn sie die Fracht nicht nach dem Gewichte des aufgegebenen Gegenstandes, sondern nach dem Laderaume bemisst, den das

Gut in Anspruch nimmt. In dieser glücklichen Lage befinden sich zumeist die Transportunternehmungen für den überseeischen Verkehr. Aber auch sie werden bei der Sperrigkeitsfrage in Mitleidenheit gezogen, wenn sie in Gemeinschaft mit Eisenbahnanstalten Tarife festsetzen, die zwischen der inländischen Versand- und der überseeischen Bestimmungsstation Geltung haben. Sie helfen sich dann in der Regel dadurch, dass sie gewisse Güter nur bedingungsweise zur Beförderung zulassen und über Höhe der Fracht und über Verladebedingungen besondere Vereinbarung vorschreiben.

Den Eisenbahnen bereitete die Auswahl der Gegenstände, welche als sperrig zu gelten hatten, von jeher besondere Schwierigkeit. In nebenstehender Tabelle werden die in Deutschland in drei weit auseinander liegenden Jahren als sperrig bezeichneten Güter und in der 4. Spalte derselben die in Oesterreich-Ungarn jetzt als sperrig geltenden Güter bezeichnet. Der Raumersparniss wegen werden nähere Bezeichnungen, Beschränkungen oder Ausnahmen weggelassen, dagegen aber werden „unzerlegt" durch [1]), „unverpackt" durch [2]), „neu" durch [3]) und „leer" durch [4]) angedeutet.

(Siehe nebenstehende Tabelle.)

Diese Nebeneinanderstellung zeigt zunächst, dass das Verzeichniss der Sperrgüter in Oesterreich zur Zeit reichhaltiger ist als in Deutschland, dass aber manche Artikel, die heute noch in Oesterreich als sperrig gelten, früher auch von den deutschen Bahnen so behandelt wurden. Es können hier u. a. Bilder in Rahmen, Bilderrahmen, hohle Pappwaaren, Cigarrenkistchen, Gipsfiguren, Flaschenhalter aus Stroh, Putzmacherwaaren genannt werden. Die Gründe, welche in Deutschland zu deren Ausscheidung aus den Sperrgütern führten, waren mehrfacher Art. Zumeist wurde nachgewiesen, dass ein Theil der betreffenden Sendungen ein Gewicht von etwa 150 kg auf 1 cbm gezeigt habe, ferner wurde auf die Beförderung in zum Theil schweren Kisten, auf die vorkommende Beipackung schwerer Gegenstände, auf geringe finanzielle Bedeutung der Artikel, auf die Nothlage der den Artikel erzeugenden Bevölkerung usw. Rücksicht genommen.

Es wurde zwar anerkannt, dass das Verzeichniss der sperrigen Güter schwerlich erschöpfend hergestellt werden könne, aber diese Ueberzeugung konnte nicht von dem Versuche abhalten, wenigstens das Erreichbare zu schaffen. Dabei mag wohl die Erwägung den Ausschlag gegeben haben, dass dem Verkehr durch Beschränkung auf die unter allen Umständen sich als sperrig darstellenden Artikel mehr gedient sei, als durch Aufnahme aller Güter, deren Gewicht zu dem beanspruchten Raume nicht immer in solchem Verhältniss steht, dass die bahnseitige Beförderungsleistung ausreichende Vergütung findet.

Die Vertheuerung der Fracht bei sperrigem Gut erfährt zumeist einen Ausgleich oder wenigstens eine Berücksichtigung bei der Frachtbestimmung für Wagenladungsgut. Der Artikel, der wegen seines grossen mit dem Gewicht nicht in Einklang stehenden Umfanges als Stückgut sperrig behandelt wird, ist bei der Aufgabe als Wagenladung, selbst bei höherem Werthe, durch die Einreihung in einen billigen Spezialtarif begünstigt, weil das Ladegewicht der verwendeten Wagen nicht ausgenutzt wird, die Eisenbahn aber die Fracht nach den für den Wagenladungsverkehr bestehenden Grundsätzen mindestens für 5000 oder 10000 kg erhebt. Die Streichung einzelner Artikel aus dem Sperrigkeitsverzeichniss musste hiernach zur Folge haben, dass die Frachtberechnung nach einem der Spezialtarife beseitigt und dafür die Allgemeine Wagenladungsklasse eingehoben wurde. Eine Schädigung der Industrie war von dieser Maassregel kaum zu besorgen, weil ein Theil der betreffenden Güter, soweit sie höherwerthig sind, in Wagenladungen kaum vorkommen werden, andere Artikel aber von geringerem Werthe dem billigeren Spezialtarife zugetheilt blieben.

Während hiernach das Interesse des verfrachtenden Publikums nach Möglichkeit gewahrt war, konnte der Aufmerksamkeit sorgsamer Güterverwaltungen nicht entgehen, dass zuweilen die Bahnverwaltungen nicht eine ihren Leistungen entsprechende Frachtvergütung fanden. Beispielsweise kam es auf einer deutschen Station vor, dass von einer Sendung von 149 Pack Pappschachteln im Gewichte von 1071 kg nur 128 Pack in einen Wagen von 25 qm Laderaum verladen werden konnten, sodass für die überschiessenden 21 Pack im Gewichte von 150 kg ein zweiter Wagen Verwendung finden musste. Weiter erforderte eine Sendung Bambusmöbel im Gewichte von 26 kg einen Laderaum von 1,25 × 1,20 × 1,0 = 1,5 cbm. Aehnliche Erfahrungen wurden bei Sendungen von Holzwollwatte, Bienenwohnungen, getrockneten und künstlichen Blumen, Pflanzendaunen usw. gemacht, so dass man wohl behaupten könnte, den Versendern von solchen Gütern werde eine den Aufgebern schwerer Güter nicht zugängige besondere und deshalb unzulässige Vergünstigung gewährt.

Dem seit Jahren bestehenden Gebrauche folgend, die Bestimmungen über Sperrgüter nach dem Wortlaute auszulegen, mussten neue leere Pappkistchen und Pappschachteln (u. a. solche für Postsendungen zu 5 kg bestimmt), trotz ihrer grossen durch vorstehendes Beispiel erläuterten Sperrigkeit von dem Zuschlage befreit bleiben, während ungleich schwerere neue leere Kisten von Holz mit dem Zuschlage belegt werden. Gleiche Begünstigung erfahren Bänke und Tische aus Bambus gegenüber Möbeln aus gebogenem Holze, ja es wurde versucht, solche Sessel, die keine Lehnen hatten, der Eigenschaft als Stühle zu entkleiden, weil nur letztere als sperrig bezeichnet sind.

Diese Vorgänge lehren, dass man mit buchstäblicher Befolgung der Tarifbestimmungen auf die Dauer nicht auskommt. Ebenso wenig ausreichend würde aber auch der Verzicht auf namentliche Aufführung der Sperrgüter und deren Ersatz durch die Vorschrift wirken, alle ein gewisses Gewicht für den Laderaum von 1 cbm nicht erfüllende Güter mit einem Zuschlag zu belegen. Eine solche Maassregel verbietet sich übrigens deshalb, weil es den Abfertigungsstellen an Zeit und oft wohl auch an Raum gebricht, jede einzelne Kiste nicht nur zu verwiegen, sondern auch deren Maasse festzustellen und dann noch die Berechnung vorzunehmen, welches Gewicht auf 1 cbm kommt.

Wo aber das eine Mittel nicht vollständig hilft und die strenge Durchführung des anderen zu Unzuträglichkeiten führt, da kommt man vielleicht mit beiden zum Ziele. Es kann ja das Verzeichniss der sperrigen Güter in seiner jetzigen beschränkten Form bestehen bleiben, dabei aber der Grundsatz aufgestellt werden, dass daneben noch andere Güter, von denen 150 kg den Raum eines Kubikmeters nicht einnehmen, auch als sperrig betrachtet werden. Die Vermessung wird dann nur auf vereinzelte Fälle beschränkt bleiben und nur vorgenommen werden, wenn der Augenschein lehrt, dass man es mit Frachtstücken zu thun hat, die zu ihrem Umfange unverhältnissmässig leicht sind. Zu ertragen wäre es auch, wenn einmal eine Messung vergeblich vorgenommen wäre, sobald die Berechnung die Erfüllung der festgesetzten Gewichtsgrenze ergibt, und wenn andererseits die eine oder die andere Sendung thatsächlich sperrigen Gutes dem spähenden Auge des Boden- oder Wiegemeisters entgehen sollte.

Jedenfalls würde die Maassregel gerechter wirken, als der allgemeine Frachtzuschlag für eine Waarengattung, die in einzelnen Fällen das mehrerwähnte Gewicht auf 1 cbm Laderaum erfüllt; auch würde dadurch die Ausscheidung der viel umstrittenen „Wolle und Wollabfälle gewaschen" aus dem Sperrgüterverzeichniss ermöglicht. Für die Eisenbahn ergäbe sich aber der weitere Nutzen, dass die vorgeschlagene Vorschrift eine erziehende Wirkung auf die Versender ausüben und sie veranlassen würde, ihr Gut in zweckmässiger Weise gepresst oder verpackt zur Aufgabe zu bringen. Möglicherweise könnte die Maassnahme auch eine Uebereinstimmung zwischen den deutschen und österreichischen Tarifvorschriften erleichtern.

Es ist zur Erwägung gekommen, grundsätzlich alle Bestimmungen über Sperrgut fallen zu lassen, also nur die gewöhnliche Stückgutfracht zu berechnen, auch wenn der ganze Wagen beispielsweise nur mit 500 kg gefüllt wäre. Einen Erfolg hat

Deutsche Tarifvorschriften aus den Jahren 1879	1885	1897	Oesterreichische Tarifvorschriften aus dem Jahre 1897
—	1. Abfall von Stuhlrohr.	—	—
—	3. Bast- und Palmblätterabfälle.	—	α) 1. Bast- und Palmblätter-Abfälle.
2. Bäume, Gesträuche.	2. Bäume, Gesträuche[2].	1. Bäume, Gesträuche[2].	α) 2. Bäume, Gesträuche[2].
4. Bilder in Rahmen, Bilderrahmen.	—	—	α) 3. Bilder in Rahmen, Bilderrahmen.
5. Binsen.	5. Binsen.	—	β) 12. Bast und Binsen.
6. Borke, rohe.	6. Borke, rohe.	2. Borke, rohe.	β) 1. Borke, rohe und Lohe[2].
7. Bottiche[4].	7. Bottiche[4].	3. Bottiche, hölzerne.	α) 4. Bottiche[4].
8. Cartonnagen und hohle Pappwaaren.	—	—	α) 5. Cartonnagen[3] und hohle Pappwaaren.
9. Cigarrenkistchen[4].	8. Cigarrenkistchen[3][4].	—	α) 6. Cigarrenkistchen[4].
—	—	—	β) 2. Cocosfaser, roh.
—	—	4. Eisenbahnwagenkasten.	α) 25. Wagenkasten.
—	37. Velocipeden.	5. Fahrräder[1].	α) 8. Fahrräder[1].
18. Kähne und Boote.	18. Kähne und Boote.	6. Fahrzeuge.	α) 13. Kähne und Boote.
10. Emballagen aller Art[3] 11. Fässer[3][4]. 19. Kannen[3][4].	9. Fässer[3][4]. 19. Kannen[3][4].	7. Fässer, hölzerne[3][4]. 8. Fässer aus Papierstoff[3][4].	α) 7. Emballagen aller Art[3]. β) 3. Fässer von Holz[3][4].
34. Tonnenbände und Fassreifen, hölz.	36. Tonnenbände und Fassreifen, hölz.	9. Fassreifen (Tonnenbände), hölz.	β) 4. Fassreifen und Tonnenbände, hölz.
3. Betten und Bettfedern.	4. Betten und gereinigte Bettfedern.	10. Federbetten.	—
	—	11. Federn.	—
1. Acker- und sonstige Maschinen.	—	12. Getreidereinigungs-Maschinen.	—
12. Figuren von Gips und Holz[2].	10. Figuren von Gips und Holz[2].	—	α) 9. Figuren von Gips und Holz[2].
—	11. Flachs, roh, ungebrecht.	—	β) 5. Flachs, roh, ungebrecht.
29. Flaschenhalter aus Schilf und Stroh.	—	—	β) 6. Flaschenhalter aus Schilf oder Stroh.
13. Glasballons[4], verpackt.	12. Glas- und Thonballons[4], verpackt.	13. Glas- und Thonballons[4], verpackt.	β) 7. Glasballons[3][4].
33. Häcksel.	35. Häcksel.	14. Häcksel.	—
14. Heu.	13. Heu.	15. Heu.	β) 8. Heu.
—	—	—	α) 10. Hohlglaswaaren in grösseren Kisten.
—	—	—	α) 11. Hohlwaaren aus Blech[2].
—	—	—	β) 9. Holzkohle.
16. Hopfen, ungepresst.	15. Hopfen, ungepresst.	16. Hopfen, ungepresst.	β) 10. Hopfen in Ballots und Ballen.
17. Hüte.	16. Hüte.	17. Hüte.	α) 12. Hüte.
—	17. Käfige, Steigen[3].	—	—
20 Kinderwagen und -Gestelle.	20. Kinderwagengestelle.	18. Kinderwagengestelle.	α) 14. Kinderwagen und -Gestelle.
10. Emballagen aller Art[3].	21. Kisten, hölz.[3][4].	19. Kisten, Harasse, hölz.[3][4].	α) 7. Emballagen aller Art[3].
—	22. Koffer[3].	—	—
21. Korbwaaren und Korbmöbel.	23. Körbe, Korbwaaren, Korbmöbel.	20. Korbwaaren, Körbe, Korbmöbel.	α) 15. Korbwaaren, Körbe[3], Korbmöbel.
22. Korkwaaren, Korkstöpsel.	24. Korkwaaren, Korkstöpsel.	21. Korkwaaren, Korkstöpsel.	—
23. Möbel von gebogenem Holze.	25. Möbel von gebogenem Holze[1].	22. Möbel aus gebogenem Holze[1].	α) 16. Möbel aus gebogenem Holze.
—	—	—	α) 16. Möbel[2].
24. Papierabfälle.	26. Papierspähne.	—	α) 17. Papierabfälle, Papierspähne[2].
—	—	—	α) 18. Porzellan[2].
25. Putzmacherwaaren.	—	—	α) 19. Putzmacherwaaren, künstliche Blumen, Schmuckfedern.
26. Rauhkarden, Weberdisteln.	27. Rauhkarden, Weberdisteln.	23. Rauhkarden, Weberdisteln.	β) 11. Rauhkarden, Weberdisteln.
—	29. Särge, hölz.[4].	—	α) 20. Särge, hölzerne[4].
10. Emballagen aller Art[3].	30. Schachteln aus Holz[3].		α) 7. Emballagen aller Art[3].
27. Rohr, ausschl. Stulrohr. 29. Schilf.	31. Schilf und Schilfrohr, Rohrdecken, Seile aus Schilf oder Stroh.	24. Rohr (Schilfrohr), Rohrdecken, Schilf und Seile aus Schilf.	β) 12. Schilf und Schilfrohr, Rohrdecken.
30. Seegras.	32. Seegras, Waldgras usw.	25. Seegras, Waldgras usw.	—
—	—		α) 21. Siebmacherwaaren.
31. Sophagestelle.	33. Sophagestelle.	26. Sophagestelle.	α) 16. Möbelgestelle.
32. Spreu, verpackt.	34. Spreu, verpackt.	—	β) 13. Spreu, verpackt.
—	—	—	α) 22. Spiegel in Rahmen.
33. Stroh usw.	35. Stroh usw.	27. Stroh usw.	β) 8. Stroh usw.
15. Holzstühle[1]. 28. Rohrstühle und Binsenstühle.	14. Holzstühle[1]. 28. Rohrstühle und Binsenstühle.	28. Stühle und Stuhlgestelle, hölz.[1], Binsen- und Rohrstühle.	α) 16. Möbel und Möbelgestelle[2].
—	—	—	α) 23. Thiere, ausgestopfte.
—	—	—	α) 24. Theaterdekorationen.
—	—	—	β) 14. Töpfer- und Steingutwaaren, ord.[2].
35. Watte.	38. Watte.	29. Watte.	α) 26. Watte, ungepresste.
36. Wolle, ungepresst.	39. Wolle, gewaschene.	30. Wolle und -Abfälle, gewaschene.	—

diese Erörterung nicht gehabt; — wir sagen glücklicher Weise, denn welche andere Wirkung hätte die schrankenlose Beförderung nach dem Gewicht haben können, als dass jede Sorge der Versender für Aufgabe des Gutes in einer den Verhältnissen entsprechenden Form aufgehört hätte. Solche Sorge kostet Arbeit und Geld, und ohne Nöthigung nimmt sie niemand auf sich, denn das Interesse beherrscht die Welt. Sollten die Eisenbahnen mit dem Begriffe der Sperrigkeit aufräumen, so würden sie ebenso richtig auch des Schutzes von Art. 31 (1) 2 des Internationalen Uebeinkommens sich begeben können, da auch diese Bestimmung die Absender veranlasst, den Eisenbahnen ihre Aufgabe nicht unnöthig zu erschweren. Wenn der Absender an keine sich in dem Gewicht des Gutes äussernde Form gebunden wäre, würde er solche auch bezüglich der Verpackung abzulehnen suchen. Der Anspruch hätte für die ganze Geschäftswelt eminent praktischen Werth und bald würde der Mangel jeder Verpackung, unter voller Haftpflicht der Eisenbahnen, „handelsüblich" werden.

Solche Besorgnisse dürften dafür sprechen, an den nach langjährigen Erfahrungen aufgebauten Grundrechten der Eisenbahnen festzuhalten.

Selbstfahrerwesen in Spanien und Frankreich.

Auch in Spanien und Frankreich hat das Selbstfahrerwesen*) (Automobilismus, Benutzung von Motor- oder Triebwagen) den Rahmen eines rein privaten Sports erheblich überschritten. Nicht nur widmen die Verkehrszeitungen dem Gegenstande in fast jeder Nummer einen beträchtlichen Raum und bilden sich Gesellschaften zur Verwerthung solcher Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr, sondern auch das Bedürfniss zur Regelung im Wege staatlicher Verordnungen ist in beiden Ländern hervorgetreten, sogar die Frage staatlicher Beihilfen zur Errichtung regelrechter Selbstfahrerlinien wird wenigstens in Frankreich allen Ernstes erwogen. Man ist der Ueberzeugung, dass selbst Neben- und Kleinbahnen noch viel zu kostspielig seien, um geringeren Verkehrsbedürfnissen ohne übermässige Opfer sich anpassen zu können, dass vielmehr für solche Fälle eiserne Spurwege nicht nöthig, sondern gute Land- und Kunststrassen in Gemeinschaft mit Selbstfahrern ausreichend seien.

In Spanien hat die Direktion der öffentlichen Arbeiten, wie das „Journal des transports" mittheilt, im Verfolg mehrerer Konzessionsgesuche auf Einrichtung öffentlicher Selbstfahrerlinien für Personen- und Güterbeförderung eine Entscheidung getroffen, welche wegen ihres allgemein reglementarischen und grundsätzlichen Charakters von Interesse ist. Die Gesuchsteller wollten:

1. zur Beförderung von Personen und Gütern auf bestimmten Landstrassen Dampfkraft anstatt der thierischen Zugkraft einführen, forderten

2. die Erlaubniss für den Dampfbetrieb auf 10 Jahre, welchen Zeitraum sie als unerlässlich erachteten für die Tilgung der aufgewendeten Kapitalien, ferner den Ausschluss anderer ähnlichen Unternehmungen auf gleiche Zeit,

3. das Recht, diese Neuerung auch auf andere Strassen unter gleichen Bedingungen auszudehnen.

Der Minister forderte das berathende Komitee für Wege, Kanäle und Häfen zum Bericht auf, der etwa in folgendem Sinne erstattet wurde: die Zulassung der Dampfwagen, welche die Gesuchsteller anwenden wollen, auf öffentlichen Strassen ist durch die gültigen Reglements nicht verboten. Man hat daher grundsätzlich keinen Anlass, die nachgesuchte Erlaubniss zu verweigern. Indessen gibt es auf allen Landstrassen gewisse Kunstbauten in Holz oder Eisen, welche rechnungsmässig nur bestimmten Belastungen widerstehen können, und auf welchen Dampfwagen nicht ohne weiteres verkehren dürfen. Es ist daher nöthig, dass die Unternehmer ihren Konzessionsgesuchen eine Zeichnung des Dampfwagens mit Angabe des Gesammtgewichts und der Radbelastungen beifügen. Der zuständige Baubeamte wird je nach Beschaffenheit der zu benutzenden Wege die zulässige Geschwindigkeit festzustellen und zugleich die zur Sicherung der Kunstbauten und des übrigen Verkehrs nothwendigen Maassnahmen anzugeben haben. Selbstverständlich sind die bereits bestehenden wegepolizeilichen Bestimmungen auch für die neuen Fahrzeuge gültig. Dieselben dürfen weder durch Rauch belästigen noch Geräusche hervorbringen, welche die Bespannung der gewöhnlichen Fuhrwerke erschrecken. Die Ertheilung der Erlaubniss in der Form, dass andere ähnliche Unternehmungen, wenn auch nur zeitweise, ausgeschlossen werden, ist mit dem in der Gesetzgebung ausgesprochenen Grundsatze, dass die Wege dem öffentlichen allgemeinen Verkehr zu dienen bestimmt sind, unvereinbar; es müssen daher neben Dampfwagen anderer Unternehmer auch solche unbeschränkt zugelassen werden, die elektrisch oder sonst mechanisch getrieben werden.

Diese Vorschläge haben am 31. Juli d. J. die ministerielle Genehmigung erlangt.

In Frankreich sind die Konzessionsbedingungen für ähnliche Unternehmungen durch eine Verordnung geregelt, aus der wir die wichtigsten Punkte mittheilen:

1. Jede Person, welche Selbstfahrer zur Beförderung von Reisenden oder Gütern im öffentlichen Verkehr benutzen will, bedarf dazu einer Genehmigung, welche durch den Präfekten ertheilt wird, wenn der Betrieb sich auf ein Departement beschränkt, durch den Minister der öffentlichen Arbeiten, wenn zwei oder mehrere Departements in Frage kommen.

2. In dem Gesuch ist die zu befahrende Strecke, das Gewicht der Wagen mit voller Betriebslast, die Belastung jeder Achse, die beabsichtigte Zusammensetzung jedes Zuges und seine Gesammtlänge, endlich das jedem Zuge zuzutheilende Bedienungspersonal anzugeben.

3. Das Gesuch ist zunächst dem Baubeamten, und wenn die Strecke Gemeindewege berührt, auch dem zuständigen Aufsichtsbeamten der in Frage kommenden Bezirke zuzufertigen zur gutachtlichen Aeusserung über den Zustand der Wege und Kunstbauten. Unter Berücksichtigung dieser Gutachten erlässt der Präfekt die genehmigende Verfügung. Falls die ministerielle Genehmigung nöthig ist, wird diese auf Grund der Berichte der betheiligten Präfekten ertheilt.

4. Gegen ablehnende Verfügungen der Präfekten ist die Berufung an den Minister zulässig, zu dessen Kenntniss im übrigen alle Verfügungen zu bringen sind, durch welche der Selbstfahrerbetrieb auf Staats- oder Provinzialstrassen zugelassen wird.

5. Ueber die besonderen Vorsichtsmaassregeln, welche bei dem Verkehr über Hängebrücken und andere Kunstbauten nöthig erscheinen, muss die Genehmigungsverfügung bestimmte Vorschriften enthalten.

Zur Anwendung dieser Verordnung hat sich schon mehrfach Gelegenheit geboten. Im unteren Seinedepartement ist die Compagnie Départementale d'Automobiles ins Leben getreten, welche 4 Linien zu betreiben beabsichtigt, und zwar drei für Personen- und Güterverkehr und eine nur für letzteren; als Betriebskraft soll Dampf benutzt werden.

In Melun beabsichtigt die Compagnie Génerale des Omnibus Automobiles die Ortschaften Melun und Meaux durch regelrechten Verkehr von Dampfbreaks in Verbindung zu

---

*) Wir folgen in der Verdeutschung des Wortes Automobile bezw. Motorwagen dem unseres Erachtens annehmbaren Vorschlage des „Centralblattes der Bauverwaltung" (s. Nr. 45 des laufenden Jahrganges).

bringen, welche bei mässigen Preisen 4 Fahrten täglich in jeder Richtung machen sollen und 20 Reisenden mit Gepäck Platz bieten.

Inzwischen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten auf Anregung einzelner Mitglieder der Deputirtenkammer, welche durch die Budgetkommission unterstützt wurde, den Direktor der Eisenbahnen im Ministerium zu einem Bericht darüber aufgefordert, mit welchen Mitteln die Entwickelung des Selbstfahrerwesens seitens des Staates zu unterstützen sei. Der Genannte schlug die Einsetzung einer besonderen Kommission zur Prüfung der Frage vor, was der Minister guthiess. Die Kommission stellte nach eingehenden Berathungen den Text eines Gesetzentwurfes fest, der dem Minister zur Billigung und Vorlage an die Deputirtenkammer eingereicht worden ist.

Dieser Entwurf soll dem Etatsgesetz eingefügt werden und hat im wesentlichen folgenden Inhalt:

Der Staat kann innerhalb bestimmter Grenzen neben den kommunalen Körperschaften an der Zahlung von Beihilfen für die Einrichtung regelrechter, zur Beförderung von Gütern und Personen bestimmter Selbstfahrerbetriebe theilnehmen. Die Beihilfen dürfen nur solchen Unternehmungen gewährt werden, deren Betriebseinrichtungen für die tägliche Beförderung von mindestens 10 t Güter mit 6 km mittlerer Geschwindigkeit in der Stunde und von 60 Reisenden sowie 2 t Gepäck und Eilgut mit 12 km mittlerer Geschwindigkeit in der Stunde nachweislich ausreichen. Die Beihilfe wird nach der jährlichen Wegeleistung der Fahrzeuge und deren Aufnahmefähigkeit an Gütern, Reisenden, Gepäck und Eilgut berechnet und richtet sich im übrigen nach dem Wohlstande der in Frage kommenden Departements, wofür der aufzubringende Zuschlag zu den direkten Steuern maassgebend ist. Die Beihilfe soll in reicheren Bezirken bis zu 250 Frcs. jährlich für jedes Kilometer Länge der täglich befahrenen öffentlichen Wege betragen, darf aber nicht höher sein, als die Hälfte der gesammten von den kommunalen Körperschaften zugebilligten Unterstützung ohne Rücksicht auf Mitbetheiligung der Interessenten. In Bezirken mittleren Wohlstandes dürfen 300 Frcs. für das Kilometer im Jahr bezw. $^3/_5$ der erwähnten Unterstützung, bei ärmeren Gemeinden 350 Frcs. bezw. $^2/_3$ nicht überschritten werden. Der Vertrag, durch welchen die Staatsbeihilfe festgesetzt wird, bestimmt zugleich die zu berührenden Ortschaften, die Zahl und die geringste Aufnahmefähigkeit der Fahrzeuge, die Mindestzahl der Reisen und deren Geschwindigkeit, den Höchstbetrag der Beförderungspreise und die Strafen für den Fall der Nichterfüllung der Verpflichtungen seitens des Unternehmers.

Man gibt sich der bestimmten Hoffnung hin, dass die Budgetkommission wie die beiden Kammern den Entwurf annehmen werden, und zwar um so mehr, als diese Beihilfen mit den auf Grund eines bestehenden Gesetzes bereits alljährlich zur Verfügung gestellten Beihilfen für Nebenbahnen und Kleinbahnen zu einer Etatsposition vereinigt werden sollen, über deren Verwenduug der Minister der öffentlichen Arbeiten frei zu bestimmen hat. Man nimmt auch an, dass ein solches Gesetz für die in rascher Entwickelung begriffene Triebwagenindustrie einen schätzenswerthen Ansporn zur weiteren Vervollkommnung bilden wird. Andererseits tauchen bereits Zweifel auf, ob nicht der Staat, was er mit der einen Hand gibt, mit der anderen nehmen wird. Man fürchtet, dass die Verträge lästige Garantieforderungen enthalten, beispielsweise die Hinterlegung von beträchtlichen Haftgeldern verlangen werden, um den Betrieb auch dann sicher zu stellen, wenn die Unternehmer trotz aller Beihilfen nicht auf ihre Kosten kommen sollten. Ueber diesen Punkt fand bereits in der Kommission eine Aussprache statt; die Ansichten gingen auseinander; einzelne wünschten eine bescheidene Kaution, die nur nöthigenfalls zur Begleichung der Folgen von Unfällen und Eigenthumsbeschädigungen dienen sollte, andere forderten ein hohes Haftgeld, um untüchtige und unzuverlässige Unternehmer fernzuhalten, wollten aber die Rückzahlung von $^3/_4$ bis $^4/_5$ nach einer gewissen Dauer des ordnungsmässigen Betriebes zulassen. Wieder andere hielten eine dauernde Kaution für durchaus nöthig, weil die Unternehmungen keiner Anlagen benöthigen, die, wie die Schienenwege der Eisenbahnen, mit dem Grund und Boden in fester Verbindung stehen. Der letzterwähnte Umstand ist auch Anlass, dass das Bedürfniss staatlicher Beihilfen von einzelnen überhaupt geleugnet wird; es sei kein oder nur ein geringes Risiko bei diesen Unternehmungen vorhanden, die lediglich leicht wiederverkäufliche Fahrzeuge zu beschaffen haben, im übrigen eine fertige Bahn vorfinden.

Man darf daher gespannt sein, wie die Angelegenheit bei der Berathung in den gesetzgebenden Körperschaften verlaufen wird.

Die erwähnten Vorgänge beweisen, ein wie weitgehendes Interesse man in Frankreich einer Sache widmet, welche bei uns in der Oeffentlichkeit eine nennenswerthe Rolle noch nicht gespielt hat. Vielleicht geben die Erfolge des kürzlich ins Leben gerufenen mitteleuropäischen Motorwagenvereins den Anlass dazu, dass man auch in Deutschland der Frage ein erhöhtes Interesse zuwendet. Uebrigens beabsichtigt man in Stuttgart Selbstfahrerdroschken in Betrieb zu nehmen, auch hat die neue Berliner Omnibusgesellschaft Versuche mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen gemacht, die dem Vernehmen nach gelungen sind.

Graudenz, im November 1897. Struck.

Der Aufschwung des deutschen Seeverkehrs.

Seit geraumer Zeit, etwa seit der Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches, empfindet man auch im deutschen Binnenlande den gewaltigen Aufschwung des internationalen und zugleich des deutschen Seeverkehrs. Der Landwirth, der sich von argentinischem Getreide, nordamerikanischem Fleisch oder australischer Wolle unterboten sieht, weiss davon zu erzählen, wie der Industrielle, der Baumwolle, Jute, Erze und andere Rohstoffe immer wohlfeiler aus fernen Ländern erhält, und endlich auch der schlichte Verbraucher von Genussmitteln aller Art, von Erzeugnissen fremder Zonen, die der heimische Boden nicht zu liefern vermag. In manchen Kreisen erregt der Aufschwung des Seeverkehrs gerechte Besorgnisse, in anderen wieder begreifliche Befriedigung, unter allen Umständen aber ist er eine Thatsache, die niemand bestreitet und jedermann kennt. Gelegentlich bringt die Tagespresse darüber fragmentarische Angaben, doch eine ziffermässig genaue Darstellung von diesem Aufschwung in seiner Gesammtheit war bisher nicht vorhanden. Man muss es dem Reichsmarineamt nachrühmen, dass es in seiner weiteren Begründung zur Flottenvorlage in einer besonderen Denkschrift unter dem Titel: „Die Seeinteressen des Deutschen Reiches“ zum ersten Mal ein Gesammtbild von der erstaunlichen Entwickelung und den gewaltigen Fortschritten des deutschen Seeverkehrs in Form statistischer Zusammenstellungen aller einschläglichen Verhältnisse gegeben hat, was an sich von grösstem Werthe ist, im übrigen aber beweist, was es beweisen soll, dass Deutschland im überseeischen Auslande sich ein weites und wichtiges Interessengebiet geschaffen hat, welches eine Verstärkung seiner Kriegsflotte unabweislich erheischt.

Nach den Berechnungen der genannten Denkschrift besass Deutschland im Jahre 1891 150 Dampfschiffe mit 82 000 t und 4 350 Segelschiffe mit 900 000 t. Im Jahre 1897 dagegen 1 125 Dampfschiffe mit 900 000 t und 2 558 Segelschiffe mit 600 000 t. Die Zahl der Schiffe verminderte sich demnach, aber nur die Zahl der Segler, die Zahl der Dampfer hat sich mehr als versiebenfacht und ihr Tonnengehalt steigerte sich um mehr

als das Zehnfache. Setzt man nach dem üblichen Verfahren 1 Dampfschiffstonne gleich 3 Segelschiffstonnen, so stellte sich die thatsächliche Leistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte Anfang 1897 auf 3 400 000 t und wird von der Denkschrift für Anfang 1898 auf nicht viel unter 4 000 000 t angegeben.

Ende 1897 hatte nach der genannten Denkschrift die deutsche Handelsflotte einen Buchwerth von 400 000 000 ℳ. Eine Neubeschaffung aller Schiffe würde über 500 000 000 ℳ. erfordern. Erscheint dieser Betrag im Verhältniss zu dem in den deutschen Eisenbahnen angelegten Kapital, das sich auf über 12 000 000 000 ℳ. beläuft, fast geringfügig, so muss man in Betracht ziehen, dass der Seeweg selbst nichts kostet, er ist einfach da und erfordert nicht einmal Ausgaben für Erhaltung und Verbesserung. Man kann sagen, dass sich der Eisenbahnbetrieb zu dem Schifffahrtsbetrieb etwa verhält wie ein extensiv bewirthschafteter Grossgrundbesitz von Weide und Wald zu einem intensiv bewirthschafteten Gut in unmittelbarer Nähe des Verbrauchsmarktes. Erfordert auch der Seeweg selbst keine Ausgaben, so sind doch seine Stationen d. i. die Häfen mit ihren Anlagen um so kostspieliger. Nach den Angaben der Denkschrift wird der Werth der Hafenanlagen in Hamburg auf 300 000 000 ℳ., in Bremen, Vegesack und Bremerhafen auf 114 000 000 ℳ., in Altona auf 9 000 000 ℳ., in Geestemünde auf 16 000 000 ℳ., in Danzig auf 8 250 000 ℳ., in Stettin auf 29 000 000 ℳ., der Gesammtwerth der staatlichen und städtischen Hafen- und Schifffahrtsanlagen im Deutschen Reich auf 750 000 000 ℳ. veranschlagt.

Nach der amtlichen Statistik verkehrten in den deutschen Häfen im Jahre 1873 rund 97 700 Schiffe mit 12 300 000 t Gehalt, im Jahre 1895 dagegen rund 133 800 Schiffe mit 30 500 000 t Gehalt, davon etwa ³/₄ beladen.

Aus der deutschen Seeverkehrsstatistik ist deutlich zu ersehen, wie die Segler von den Dampfern immer mehr überflügelt werden. In der Zeit von 1873 bis 1895 stieg die Zahl der in den deutschen Häfen verkehrenden Dampfer von 17 500 mit 7 000 000 t Gehalt auf 63 500 mit 25 200 000 t Gehalt, während die Zahl der verkehrenden Segelschiffe von 74 300 mit 5 700 000 t Gehalt auf 71 700 mit 4 600 000 t Gehalt herabsank. Dabei sind die Dampfer grösser geworden, doch hat eine stärkere Intensität der Ausnutzung nicht stattgefunden infolge der vermehrten Anzahl der regelmässigen Linien.

Auch geographisch sind im Schiffsverkehr merkliche Verschiebungen eingetreten. In der ersten Hälfte der 70er Jahre verkehrten im Nordseegebiet 34 800 Schiffe mit 7 100 000 t, im Ostseegebiet 55 600 Schiffe mit 5 900 000 t, die beiden Meere hielten sich also etwa die Waage. Seither ist ein starkes Uebergewicht der Nordsee hervorgetreten, deren Verkehr in der ersten Hälfte der 90er Jahre sich auf 77 500 Schiffe mit 19 100 000 t belief, während die Ostsee nur einen Verkehr von 57 900 Schiffen mit 10 700 000 t aufzuweisen hatte. Dieser Umschwung ist im wesentlichen auf die beiden grossen Nordseehäfen Hamburg und Bremen zurückzuführen.

An dem gesammten Schiffsverkehr war die Küstenschifffahrt im Jahre 1895 der Zahl nach mit 61 %, dem Tonnengehalt nach mit 21 % betheiligt und zwar mit 81 100 Schiffen von 6 500 000 t Gehalt. In der Küstenschifffahrt finden vorwiegend kleinere Schiffe und ausserdem Segelschiffe erheblich häufigere Verwendung. Immerhin tritt auch in der Küstenschifffahrt das Segelschiff langsam zurück.

Noch erheblich stärker waren die Verschiebungen in der Entwickelung der eigentlichen Seeschifffahrt. Die Gesammtzahl der betreffenden Schiffe stieg von 50 700 im Jahre 1873 auf 52 700 im Jahre 1895, also nur um rund 4 %, aber der Tonnengehalt in derselben Zeit von 10 400 000 auf 24 000 000, also um rund 131 %. Dabei ging die Zahl der Segelschiffe in dem gedachten Zeitraum von 37 700 auf unter 20 000 zurück, während die Zahl der Dampfer sich von 13 000 auf 33 000 vermehrte.

Bei der Statistik des Seeschifffahrtsverkehrs unterscheidet die genannte Denkschrift zwischen der Schifffahrt im Verkehr mit europäischen und mit aussereuropäischen Ländern. Im Jahre 1873 betrug der Verkehr mit ausserdeutschen europäischen Häfen 47 500 Schiffe mit 8 200 000 t, im Jahre 1895 nur 46 800 Schiffe, aber mit 16 900 000 t. An dem überseeischen Verkehr, also mit aussereuropäischen Ländern, waren 1873 betheiligt 3 200 Schiffe mit 2 200 000 t, 1895 dagegen 3 900 Schiffe mit 7 000 000 t. Indessen geben diese Zahlen keinen Anhalt für das Verhältniss zwischen dem deutschen Seehandel mit europäischen und mit überseeischen Plätzen, da ein Theil der nach europäischen Plätzen verfrachteten Güter von dort aus weiter nach überseeischen Häfen verladen wird und umgekehrt. Auch sind in diesen Zahlen die Landausfuhren durch Holland, Belgien und Frankreich nicht enthalten.

In der Denkschrift finden sich auch einige Angaben über die Entwickelung des Schifffahrtsverkehrs nach Hauptverkehrsrichtungen. Danach waren betheiligt im Jahre 1895 Grossbritannien mit 8 860 000 t, Nordeuropa einschliesslich Russlands mit 5 780 000 t, Nordamerika mit 3 390 000 t, Westeuropa und Mittelmeer mit 2 330 000 t, Mittel- und Südamerika mit 1 920 000 t, Ostindien und Ostasien mit 870 000 t, Afrika ohne Nordafrika mit 440 000 t und Australien mit 230 000 t.

Nach Flaggen betrachtet verkehrten in den deutschen Häfen im Jahre 1895 97 400 deutsche Schiffe mit 15 900 000 t und 36 500 fremde Schiffe mit 14 500 000 t, darunter 49 400 deutsche Dampfer mit 13 300 000 t und 21 000 fremde Dampfer mit 12 800 000 t. Unter den fremden Schiffen befinden sich also verhältnissmässig mehr Dampfer und von grösserem Fassungsraum. Im Vergleich mit den früheren Ergebnissen hat der deutsche Schiffsverkehr an Zahl wie an Tonnengehalt rascher zugenommen wie der fremde, ganz besonders der deutsche Dampfschiffsverkehr, sodass die deutsche Flagge 1895 über 70 % der Schiffszahl und 52 % des Gesammttonnengehaltes verfügte. Wie im ganzen so hat Deutschland auch allen einzelnen Mitbewerbern, also auch England gegenüber, die bei weitem grösste Zunahme zu verzeichnen.

Bemerkenswerth ist die besonders starke Steigerung des überseeischen Verkehrs seit 1873. Nach den Berechnungen der Denkschrift machte er damals etwa ²/₇ des europäischen Verkehrs aus, 1895 fast ⁴/₇. Dazu kommt noch die unendlich grössere Transportleistung im überseeischen Verkehr. Am stärksten war die Steigerung im Verkehr mit Afrika, Asien und Australien.

In ein helleres Licht gerückt werden diese Zahlen, wenn man die Ergebnisse des deutschen Aussenhandels heranzieht. Genau lässt sich nicht feststellen, in welchem Maasse der deutsche Aussenhandel Seehandel ist. Auf dem Seeweg bewegt sich der Güterverkehr mit Grossbritannien, mit den überseeischen Ländern, ferner mit den übrigen europäischen Deutschland nicht benachbarten Ländern. Dieser unzweifelhafte Seehandel umfasst 56 % des auswärtigen Gesammtspezialhandels Deutschlands. Dazu rechnet die Denkschrift noch mit Recht mindestens ¹/₆ des Verkehrs mit den Nachbarländern Deutschlands, mit Holland, Belgien, Frankreich, Oesterreich und Russland, so dass der Seehandel mindestens ³/₅, wahrscheinlich aber ²/₃ des gesammten deutschen Aussenhandels ausmacht. Hier sind nun besonders beachtenswerth die Veränderungen, die sich im Verkehr mit England vollzogen haben. Während seit 1871 die Einfuhr Deutschlands aus den aussereuropäischen Ländern dem Werthe nach um 350 %, die Einfuhr aus den europäischen Festländern um 150 % stieg, ging in dieser Zeit der Werth der Einfuhr von Grossbritannien von 474 600 000 auf 409 900 000 ℳ., also um 60 000 000 ℳ. zurück. Aehnliche Erscheinungen zeigen sich im Ausfuhrverkehr. In den letzten 7 Jahren steigerte sich Deutschlands überseeische Ausfuhr um 18, Deutschlands Seeausfuhr nach den europäischen Festlandsstaaten um 30 %, während die Ausfuhr nach England um 3 % zurückging. Daraus ergibt sich, dass der deutsche Verkehr sich von der Vermittelung des englischen Zwischenhandels allmählich befreit hat und sich zu einem selbstständigen überseeischen Verkehr heranbildet, dass die überseeischen Interessen Deutschlands weit über die quantitative Steigerung des deutschen Seeverkehrs hinaus auch qualitativ zugenommen haben und gewichtigere geworden sind, dass mit dieser Entwickelung auch die deutsche Kriegsflotte gleichen Schritt halten muss.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Danzig. Die an der Strecke Neustettin-Konitz zwischen Hammerstein und Bärenwalde gelegene, dem Wagenladungs-Güterverkehr bereits dienende Haltestelle Domslaff wird am 15. d. Mts. für den Eil-, Frachtstückgut- und Viehverkehr und am 1. Januar 1898 auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Schmalspurbahn Neuhaus-Neubistritz gelegenen Station Königseck ist vom 15. d. Mts. ab in Königseck-Tieberschlag abgeändert worden.

Nachrichten.

Deutschland.

— Der **preussische Landeseisenbahnrath** hat in seiner am 10. und 11. d. Mts. abgehaltenen Sitzung — der letzten der laufenden Wahlperiode — über verschiedene besonders wichtige Angelegenheiten berathen. In Uebereinstimmung mit seinem Ausschuss hat er eine allgemeine Herabsetzung der Eisenerzfracht, als im öffentlichen Interesse liegend, befürwortet. Als Ausgleichung zur Erhaltung des Wettbewerbes der Hochofenindustrie in Lothringen, Luxemburg und an der Saar ist eine Ermässigung der Roheisenfracht für den Versand von Lothringen und Luxemburg nach dem Ruhrbezirk und nach der Saar und eine weitere Ermässigung des Ausnahmetarifs für Giessereiroheisen empfohlen. Zugleich ist die Staatseisenbahnverwaltung ersucht worden, Ermittelungen darüber anzustellen, ob im Falle der Einführung der vorgedachten Frachtermässigungen eine weitere Herabsetzung des sogen. Nothstandstarifs für nassauische Erze oder sonstige tarifarische Maassnahmen für andere Bezirke erforderlich seien.

Der Landeseisenbahnrath hat ferner einen Ausnahmetarif für Blei in Blöcken, für Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz und für Holz von Russland nach den ostpreussischen Hafenplätzen zur Ausfuhr nach überseeischen ausserdeutschen Ländern befürwortet. In der Frage der Herabsetzung der Frachten für Thomasphosphatmehl auf die Sätze des Kalitarifs ist ein Beschluss noch nicht gefasst. Es wurden weitere Ermittelungen insbesondere über die Einwirkung derartiger Ermässigungen auf die Superphosphatindustrie für erforderlich erachtet und die Angelegenheit an den Ausschuss zurückverwiesen. Ebenso hat der Landeseisenbahnrath sich dafür ausgesprochen, dass über die Frage, ob nicht eine Ermässigung der Fracht für denaturirten oder zur Denaturirung bestimmten Branntwein angängig und aus wirthschaftlichen Gründen zu empfehlen sei, noch weitere Erhebungen angestellt würden. In den übrigen von der ständigen Tarifkommission vorberathenen Angelegenheiten ist der Landeseisenbahnrath im wesentlichen den Beschlüssen dieser Körperschaft beigetreten.

— Wenn mehrfach die **Gehaltsverhältnisse der unteren Beamten der preussischen Staatsbahnverwaltung** bemängelt und als namentlich im Vergleich zu denen der entsprechenden Beamten der Reichs-Postverwaltung zu niedrig bezeichnet werden, so werden damit nur offene Thüren eingestossen. Die preussische Staatsregierung verkennt — wie die „Berl. Polit. Nachr." ausführen — keineswegs die Verbesserungsbedürftigkeit eines Theils der Gehälter der Eisenbahnbeamten, und zwar sowohl absolut wie im Vergleich mit denen der Postbeamten, hinter denen sie öfter auch da zurückbleiben, wo der Dienst bei den Bahnen ungleich schwieriger und anstrengender ist, als bei der Post. Sie hat die bessernde Hand an diese Verhältnisse auch an dem Punkt, an dem die Abhilfe am dringendsten war, bereits angelegt. Durch den nächsten Etat sollen, wie bereits gemeldet, eine grosse Anzahl — mehr als 10 000 — neue etatsmässige Stellen für früher diätarisch beschäftigte Beamte eingestellt werden. Durch diese Maassregel wird nicht nur die materielle Lage dieser Beamten gesichert, sie erlangen ferner nicht nur die Vortheile des regelmässigen Aufrückens im Gehalte, eines sicheren Ruhegehalts und der Reliktenversorgung sondern es ist durchweg damit auch eine Verbesserung ihres derzeitigen Diensteinkommens selbst verbunden. Die weiteren Maassnahmen werden einer nahen Zukunft um so mehr zu überlassen sein, als man dabei durch eine schematisirende Behandlung zu befriedigenden Verhältnissen nicht gelangen kann, vielmehr eine sorgfältige Berücksichtigung der Verschiedenheit der thatsächlichen Verhältnisse geboten ist. Zwischen Weichenstellern und Weichenstellern z. B. im Bereiche der Staatsbahnverwaltung ist sowohl in Bezug auf die Schwierigkeit und Verantwortlichkeit des Dienstes, als in Bezug auf die Lebeverhältnisse ein grosser Unterschied. Vergleicht man die Stellung eines Weichenstellers in Centren des rheinisch-westfälischen Industriebezirks, etwa auf der Strecke Essen-Langendreer, mit der einer solchen z. B. auf der Bahn Schwetz-Terespol, so wird man finden, dass der erstere Weichensteller bei ungleich schwererem Dienst mit seinen 1 000 ℳ Gehalt das Einkommen der meisten industriellen Arbeiter noch nicht erreicht und von vielen derselben weit überholt wird, während der letztere bei vergleichsweise leichterem Dienst der bestgestellte Einwohner seines Dorfes ist, unter Umständen noch besser gestellt, als der Lehrer. Mit der Erkenntniss der Verbesserungsbedürftigkeit allein ist daher noch wenig gewonnen, es bedarf vielmehr der sorgfältigen Ueberlegung und Vorbereitung, um zu einer dem Bedürfniss durchweg entsprechenden Regelung der Gehaltsverhältnisse der unteren Beamten der Eisenbahnverwaltung auch wirklich zu gelangen. Diese Vorarbeiten sind im vollen Gang.

— Im Baubüreau der Aktiengesellschaft Siemens & Halske ist man zur Zeit mit der Konstruktion von **Typen für die Motor- und Personenwagen der Berliner elektrischen Hoch- und Unterpflasterbahnen** beschäftigt. Werthvolle Unterlagen für die Auswahl praktisch und komfortabel eingerichteter Wagen hat dazu ein Reisebericht des Regierungsbaumeisters A. Lerche, des technischen Leiters der künftigen Berliner Unterpflasterbahn, geliefert. Dieser Bericht liegt jetzt in der Bibliothek des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten aus. Je vortheilhafter die Anordnung der Betriebsmittel, desto günstiger die wirthschaftlichen Ergebnisse einer Bahnanlage. Diesen Satz beweist Baumeister Lerche durch eine Gegenüberstellung der Betriebsergebnisse der Londoner Untergrund- und der Liverpooler Hochbahn. Die Wagen der Londoner können der Berliner Unterpflasterbahn nicht zum Vorbilde dienen; da die Höhe der Baukosten von dem Tunneldurchmesser abhing — jeder Zoll mehr kostete Hunderttausende — so ergab sich die möglichste Einschränkung in den Abmessungen der Londoner Wagen und zwar unter Ausnutzung des runden Tunnelquerschnitts. Die Wagen machen daher einen sehr gedrückten und unfreundlichen Eindruck. Für die elektrischen Bahnen Berlins verwerthbar wäre allenfalls die praktische Einrichtung der Plattformen, welche das Ein- und Aussteigen derart erleichtern, dass der Aufenthalt eines Zuges auf den Stationen nur 10 bis 15 Sekunden dauert; bewährt haben sich in London auch die Mansellschen Holzscheibenräder, welche sehr schalldämpfend wirken. Die Theilung der Sitzplätze fand Baumeister Lerche auf der Hochbahn in Chicago praktischer: hier sind die Sitze durch einzelne Kissen kenntlich gemacht, welche im Verein mit kleinen Vorsprüngen an der Rücklehne die Plätze genau abtheilen. Recht wünschenswerth wäre es, dass eine Vorrichtung nach Berlin verpflanzt würde, die sich in London an den Wagenthüren findet: ein Blechschieber nämlich, der den Fahrgästen jederzeit die nächstfolgende Haltestelle bekannt gibt. Die Frage ist noch unentschieden; soviel aber steht fest, dass die Berliner elektrische

Hochbahn eine verbesserte Form der Liverpooler Hochbahnwagen erhalten wird. Die Wagen machen sowohl äusserlich durch ihre hellbraune, naturfarbene Holzbekleidung wie auch im Innern infolge des reichlich zugeführten Lichtes einen überaus freundlichen Eindruck. Da sie gut abgefedert sind, fahren sie sehr sanft, wobei noch die Elastizität der Hobson'schen Fahrbahndecke günstig mitwirkt. Die Liverpooler Hochbahn, auf der eine Fahrt zu den „Hochgenüssen“ dieser Welt zählen soll, führt zwei Wagenklassen, jeder Wagen hat (beiderseitig) 3 bequeme Kupeethüren, 16 Sitzplätze I. und 41 Plätze II. Klasse; die Sitzbreite beträgt 46 cm, während das Berliner Polizeipräsidium 49 cm vorschreibt. Der Führer kann von einer seitlich ausgebauten Fensternische aus mittelst Spiegels den Zug und Bahnsteig übersehen, wodurch einer unnöthigen Verlängerung der Haltezeit vorgebeugt wird. Auch diese bewährte Einrichtung dürfte bei den Berliner Hoch- und Unterpflasterbahnen zur Einführung gelangen. „B. N. N.“

— Ausnahmetarife für **niederschlesische und oberschlesische Steinkohlen** nach Ost- und Westpreussen und nach Hinterpommern sind im Interesse einer wirksamen Begegnung der englischen Konkurrenz widerruflich genehmigt worden und werden alsbald gleichzeitig in Geltung gesetzt werden.

— Im **Finanzausschuss der bayerischen Abgeordnetenkammer** wurde die Regierung wegen der für Preussen angeblich geplanten Umarbeitung der Personentarife befragt, über welche durch eine dem Bezirkseisenbahnrath der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. gemachte Mittheilung näheres in die Oeffentlichkeit gedrungen. Der Minister äusserte sich dahin, dass die Angelegenheit bisher vertraulich behandelt worden sei, er nehme aber nunmehr keinen Anstand, zu erklären, dass die Prüfung des fraglichen Projektes dessen Nichtanwendbarkeit auf die bayerischen Verhältnisse, wenigstens im allgemeinen, ergeben habe. Er habe aus der Sache Veranlassung genommen, neuerdings feststellen zu lassen, welche Wirkung bei den gegenwärtigen Frequenzverhältnissen die Durchführung der früher für Bayern geplanten Fahrpreisermässigung ausüben würde, nach welcher für die I. Klasse 6 ₰, für die II. Klasse 3,5 ₰, für die III. Klasse 2 ₰ und für eine Schnellzugs-Ergänzungskarte 1 ₰ für das Kilometer berechnet werden sollte. Das Ergebniss sei gewesen, dass ein Ausfall von rund 8 Millionen zu erwarten stünde. Ein Theil desselben würde ja zweifellos durch gesteigerte Benutzung der Eisenbahn Deckung finden, bis zum völligen Ausgleich, insbesondere auch der entstehenden Mehrausgaben, dürfte aber wohl eine Reihe von Jahren vergehen. Bei der gegenwärtigen Finanzlage habe er deshalb einen Versuch in dieser Richtung um so weniger in Aussicht genommen, als seitens des Landtags auch noch Befürchtungen wegen anderer wirthschaftlicher Nachtheile bestünden. Es war nämlich bei den seinerzeitigen Berathungen von verschiedenen Abgeordneten der Anschauung Ausdruck gegeben worden, es werde die durch eine solche Fahrpreisermässigung zweifellos eintretende vermehrte Reiselust wirthschaftlich nicht vortheilhaft wirken.

Der Ausschuss war seinerseits der Meinung, dass bei dieser Sachlage eine Herabsetzung der Personentarife für die nächste Finanzperiode dem Plenum nicht in Vorschlag gebracht werden könne.

— Ueber die **Eisenbahnen Deutschlands und Frankreichs** schreibt die „Magdeb. Ztg.“:

„In der französischen Kammer wird die Berathung über das Budget der öffentlichen Bauten schon seit einigen Tagen bei schwacher Betheiligung geführt. Man interessirt sich nur noch für persönliche und solche Fragen, die den Abgeordneten Gelegenheit bieten, vor ihren Wählern, um deren Stimmen sie sich bald wieder bewerben wollen, zu prunken. Die jüngste Sitzung eröffnete der Abg. Camille Pelletan mit einem heftigen Proteste gegen die optimistischen Erklärungen des Bautenministers in betreff der Fortschritte des französischen Eisenbahnwesens.

‚Ja, sie sind schön, diese Fortschritte!‘ rief der Redner. ‚Man höre doch nur! Unser Eisenbahnnetz ist allerdings um 135 % vermehrt worden. Aber wie mager ist das im Vergleich mit anderen europäischen Ländern, Amerikas und Australiens nicht zu gedenken. Das norwegische Netz hat sich um 452, das schwedische um 325, das dänische um 238, das russische um 231, das österreichische um 194, das schweizerische um 145, das italienische um 140 % vermehrt. Frankreich kommt zuletzt. Der Vergleich mit Deutschland ist ganz besonders betrübend. Bekanntlich hatte es schon im Jahre 1870 einen Vorsprung, der auch noch das Seinige zu unseren Niederlagen beigetragen hat. Seitdem hat Frankreich 23 000 km neuer Bahnstrecken angelegt, Deutschland aber 26- oder 27 000, sodass Frankreich noch mehr hinter seinem Nachbar zurücksteht, als vor 27 Jahren. Besitzt es doch nur 10 748 Lokomotiven, um seine Truppen an die Grenze zu bringen, Deutschland aber deren 16 101. In Deutschland gibt es 361 000 Eisenbahnwagen, in Frankreich 290 000. Will man in diesem Schlendrian weiter wirthschaften?‘“

Diese Ausführungen liefern einen interessanten Nachweis darüber, wie man in Frankreich selbst betreffs der von deutschen Blättern immer wieder mit Vorliebe betonten Ueberlegenheit des französischen Eisenbahnwesens gegenüber dem deutschen denkt.

— Die **Berlin-Stettiner Kanalfrage** wird fortgesetzt erörtert. Kürzlich hat der „Centralverein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt“ dem Sonderausschuss 6 Entwürfe über die Umgestaltung der Wasserstrasse zwischen Hohensaaten und Spandau unterbreitet. Nach einem Voranschlage des Bauinspektors Scheck in Frankfurt a/M. soll zunächst ein Binnenschifffahrtskanal gebaut werden, der im Laufe der Zeit zu einem Seekanal erweitert werden könnte. Nach den Vorschlägen des Genannten würde der Binnenschifffahrtskanal 176 000 000 *M*., der Seekanal 242 000 000 *M*. erfordern.

Deutsche Kolonien.

— Im Reichstag gab der Direktor der Kolonialabtheilung des Auswärtigen Amts Geheimrath Freiherr Dr. von Richthofen am 13. d. Mts. Erklärungen über die **südwestafrikanische Eisenbahn**. Der Abg. Richter hatte behauptet, dass die Art, wie der Eisenbahnbau in Südwestafrika in Angriff genommen worden, ein direkter Bruch des Etatsrechts gewesen sei. Man habe mit dem Eisenbahnbau begonnen ohne vorherige Zustimmung der Volksvertretung. Darauf sagte Freiherr v. Richthofen, er glaube sich der Zuversicht hingeben zu können, dass, wenn bei vollständiger Kenntniss der Sachlage der Abg. Richter in dieser Angelegenheit an seiner Stelle die Entscheidung zu treffen gehabt hätte, er dieselbe genau ebenso gefällt haben würde. Als im Juli d. J. die Nachricht von dem weiteren Umsichgreifen der Rinderpest die Hoffnung benahm, dass sie einen milderen Verlauf nehmen werde, als Berichte einliefen, wonach an einzelnen Stellen bis zu 95 % des Viehbestandes der Seuche erlegen sei, als der Bayweg, die einzige Verbindung zwischen dem Haupthafen des Schutzgebietes und dem Innern, gesperrt werden musste, da sah man sich unabweislich vor die Frage gestellt, ob man die administrative Existenz des Schutzgebietes vollständig auf das Spiel stellen solle oder nicht. Denn mit dem Fallen des Viehes war dort nicht nur die unmittelbare Gefahr einer Hungersnoth gegeben, sondern es war auch, da das Vieh das einzige Transportmittel gewährt, die Möglichkeit abgeschnitten, durch irgend welche Zufuhr dieser Hungersnoth abzuhelfen. Wir hatten — so erklärte der Kolonialdirektor — Vorsichtsmaassregeln getroffen, und wir konnten danach berechnen, dass bis zum Mai nächsten Jahres die Innenstationen mit Proviant versehen wären, dass aber, wenn bis zu dieser Zeit eine Hilfe nicht einträte, die Verwaltung gezwungen sein würde, sofort aus dem Innern nach der Küste abzumarschiren. Darin, was das zu sagen gehabt hätte, werden Sie, meine Herren, mit mir einig sein; es wäre gleichbedeutend mit der Preisgebung des gesammten Schutzgebietes und mit der Nothwendigkeit gewesen, dasselbe alsbald von neuem zu erobern. In diesem Augenblicke stellte sich die Frage eines Bahnbaues als einzige Möglichkeit dar. Ich verhandelte, wie Sie wissen, mit einem hiesigen Komitee und richtete an dasselbe die Frage, bis wann es die Bahn in Betrieb setzen könne. Man antwortete mir, dass bis zum Herbst die Finanzirung des Unternehmens gelingen würde, dass Anfang Dezember voraussichtlich das erste Segelschiff abgehen, dass es Ende Januar da sein würde, und dass voraussichtlich weitere 3 Monate die Ausladung des Materials beanspruchen werde. Damit wurde mir gesagt, dass das Komitee den Bahnbau gerade zu der Zeit beginnen würde, zu der die Schutztruppe und die Beamten nach Räumung des Gebietes an der Küste angelangt sein würden. Ich musste mich daher nach anderer Hilfe umsehen, ich wendete mich an die ersten Autoritäten auf dem Kleinbahngebiet, Herrn Geheimrath Lenz und die Eisenbahnbrigade, und mit Hilfe der letzteren ist es gelungen, in kürzester Frist den Bahnbau so zu fördern, dass bereits im November der erste und zwar schwierigste Theil hat dem Verkehre übergeben werden können, also lange Monate bevor das Komitee in der Lage gewesen, überhaupt den ersten Spatenstich zur Bahn zu thun. Es kommen ja manchmal Fälle vor, in denen Sie glauben, von Ihrer Seite aus Klagen über Regierungsorgane führen zu sollen, aber im Gegensatz hierzu könnte ich Ihnen doch vielleicht gerade bei Gelegenheit dieses südwestafrikanischen Bahnbaues einige Lichtblicke, wenn auch aus kleinem Rahmen heraus, vorführen.“ In dieser Hinsicht hob Freiherr v. Richthofen das ausserordentliche Ineinandergreifen des administrativen Räderwerkes hervor, welches

der Kolonialabtheilung gestattete, unter bereitwilligster und dankenswerthester Mitwirkung aller militärischen Stellen die Expedition des Bahnmateriales derart zu fördern, dass, nachdem in der zweiten Hälfte des Juli der Entschluss zum Bahnbau gefasst worden war, am 10. September bereits der erste Transport in Swakopmund eintreffen konnte.

— Die „Times" melden aus Kapstadt vom 13. d. Mts., dass die erste Sektion der deutschen **Bahnlinie nach Windkoek** im Damaraland eröffnet worden ist.

Oesterreich-Ungarn.

— Der **Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich** stellte sich Ende Oktober folgendermaassen: Die Länge der im Bau befindlichen Hauptbahnen (vergl. Nr. 92 d. Ztg.) erfuhr auch im Monate Oktober keine Veränderung und beträgt 158,2 km. Was die Lokalbahnen betrifft, so sind durch den Baubeginn der Lokalbahnen Sedlitz-Tschischkowitz 33,3 km, Deutschbrod-Saar 31,0 km, Rakonitz-Mlatz 41,0 km und Neuhof-Weseritz 24,3 km, ferner durch die Richtigstellung der Baustrecke der Lokalbahn Petrowitz-Karwin von 10,0 km auf 11,2 km 1,2 km, zusammen 130,8 km zugewachsen; dagegen sind durch die Bauvollendung der Strecke Vratno-Lobes-Unter-Cetno der Lokalbahn Mseno-Unter-Cetno (18. Oktober eröffnet) 10,0 km, dann durch die Eröffnung der Lokalbahnen Policka-Skutsch (6. Oktober) 33,0 km und Kuttenthal-Unter-Cetno (18. Oktober) 8,7 km, schliesslich durch die am 18. Oktober erfolgte Eröffnung der Theilstrecke Cervignano - Landesgrenze der Friauler Eisenbahn 2,7 km, zusammen 54,4 km abgefallen.
Es verblieben somit am Schlusse des Monates Oktober 158,2 km Hauptbahnen und 732,6 km Lokal-(Klein-)bahnen (gegen 656,2 km am Schlusse des Vormonats) in Bauausführung.

— Am 13. d. Mts. fanden in Wien Verhandlungen zwischen Vertretern des österreichischen Eisenbahnministeriums und des ungarischen Handelsministeriums in Angelegenheit der durch die Beschlüsse der Pariser Konferenz zur Revision des Berner Uebereinkommens bedingten sowie auch einzelner anderer wünschenswerth erscheinender Aenderungen des **österreichisch-ungarischen Betriebsreglements** statt.

— In den Kreisen des Publikums ist es wiederholt beklagt worden, dass in den **Veröffentlichungen über Unfälle** häufig nur die Nummer des betreffenden Zuges angegeben ist, wodurch insofern leicht Beunruhigung erzeugt wird, als sich die Leser der betreffenden Mittheilung nach der Zugsnummer allein nicht leicht darüber orientiren können, ob nicht allenfalls ihnen nahestehende Personen durch den mitgetheilten Fall betroffen worden sein können.
Aus diesem Anlass hat das Eisenbahnministerium nun die Bahnverwaltungen aufgefordert, im Interesse einer rascheren Orientirung zu veranlassen, dass künftighin in den zur Verlautbarung in Zeitungen bestimmten Mittheilungen über Betriebsereignisse die betreffenden Züge nicht nur durch Anführung ihrer Nummer, sondern je nach Umständen auch noch durch die Angabe der Ausgangs- bezw. Ziel- oder einer bedeutenderen Unterwegsstation unter Beifügung ihrer Abfahrts- bezw. Ankunftszeit in der bezüglichen Station gekennzeichnet werden.

— **Tragbare Fernsprecher** im **Bahnstreckendienste.** Um die Verständigung zwischen dem Stations- und Wächterpersonale im Interesse der Verkehrssicherheit zu vervollkommnen, sind auf den österreichischen Staatsbahnen schon seit Jahren tragbare Fernsprecher in Verwendung, welche bei besonderen Anlässen, wie bei Verkehrsstörungen oder umfangreicheren Bauten, ferner auch bei provisorischen Ladestellen auf offener Strecke usw. an die bestehende Telegraphenleitung angeschaltet werden und die Korrespondenz mit den Nachbarstationen ermöglichen. In neuerer Zeit ist in dieser Richtung der wesentliche Fortschritt zu verzeichnen, dass in die Glockensignalleitung bei den Wächterposten und in den Stationen Fernsprecher eingebunden und die Glockensignalapparate anstatt mit galvanischen Batterien, mit weit sicherer wirkenden Induktionsströmen in Thätigkeit gesetzt und derart eingerichtet werden, dass sie auch während eines Gewitters im Gebrauche bleiben können, was bei der derzeit üblichen Betriebsweise nicht möglich war. Diese neue Art der Signaleinrichtung ist für alle Neubauten prinzipiell angenommen und es werden nach Maassgabe des Bedarfes und der vorhandenen Mittel auch die Apparate der älteren Linien danach umgestaltet werden.

— Von den Beschlüssen der mitteleuropäischen Fahrplankonferenz in Frankfurt a/M. verdient, soweit österreichische und ungarische Eisenbahnen in Frage kommen, jener wegen **Einrichtung eines Luxuszuges Petersburg - Warschau - Wien** im Anschlusse an den schon bestehenden Luxuszug Wien-Nizza hervorgehoben zu werden. Erwähnung verdient ferner die vereinbarte Ueberleitung direkter Wagen, welche von Paris auf dem Westbahnhofe in Wien einlangen, über die Wiener Verbindungsbahn auf den Staatsbahnhof zur Weiterführung nach Budapest. Hiermit sind Reisende, welche aus dem Westen in Wien einlangen, der Nothwendigkeit enthoben, sich vom Westbahnhof auf den Staatsbahnhof mittelst Strassenfuhrwerks überführen zu lassen.

— **Pöstlingbergbahn.** Die festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Linz nach Urfahr und von da auf den Pöstlingberg (vergl. Nr. 93 d. Ztg.) ist bis zum 16. Mai 1898 erstreckt worden.

— Die Budapester Betriebsdirektion der **Südbahngesellschaft** hat in Anbetracht des stetig wachsenden Frachtenverkehrs auf den Linien des gesellschaftlichen Betriebsnetzes in Ungarn 158 Stück gedeckte und 150 Stück offene **Lastwagen** zu 15 t Ladefähigkeit von der ungarischen Verkehrs-Aktiengesellschaft, welche, den Typen der ungarischen Staatsbahnen entsprechend, theils von der Firma Ganz & Co., theils von der Arader Wagenfabrik Weitzer geliefert wurden, dauernd gemiethet.

— Nach der Zusammenstellung der finanziellen **Ergebnisse der Betriebskrankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen für das Jahr 1896,** welche bei der vom Eisenbahnministerium vorgenommenen Prüfung festgestellt worden sind, hat sich die Zahl der bestehenden Betriebskrankenkassen gegenüber dem Jahre 1895 nicht geändert und belief sich auf 26.
Die Gesammteinnahmen betrugen im Jahre 1896 880810,87 Gulden gegen 837 021,18 fl. im Jahre 1895.
Von diesen Gesammteinnahmen entfielen auf:

Mitgliederbeiträge	547 974,90 fl.	=	62,2 %
Beiträge der Arbeitgeber	272 348,27 „	=	30,9 „
sonstige Einnahmen	8 724,86 „	=	1,0 „
Zinsen	38 965,40 „	=	4,4 „
Kursgewinne	12 797,44 „	=	1,5 „
zusammen	880 810,87 fl.	=	100 %

Gegenüber dem Vorjahre zeigen die Einnahmen eine Steigerung von 43 789,69 fl., welche zuvörderst auf die höheren Mitgliederbeiträge zurückzuführen ist. Letztere betrugen im Jahre 1896 nämlich 547 974,90 fl., im Jahre 1895 528 998,67 fl. und 492 981,22 fl. im Jahre 1894, wodurch sich auch die Beiträge der Arbeitgeber entsprechend erhöhten.
Die Gesammtausgaben beliefen sich im Jahre 1896 auf 776 506,54 fl. gegen 777 333,06 fl. im Jahre 1895.
Dieselben vertheilen sich wie folgt:

Krankengelder und Entbindungskosten	454 250,85 fl.	=	58,5 %
Aerzte und Kontrole	129 764,43 „	=	16,7 „
Medikamente	95 585,03 „	=	12,3 „
Spitalkosten	23 530,44 „	=	3,0 „
Beerdigungskosten	32 144,33 „	=	4,2 „
Verwaltungskosten	3 189,46 „	=	0,4 „
sonstige Ausgaben	38 039,20 „	=	4,9 „
Kursverluste	280,— „		—
zusammen	776 506,54 fl.	=	100 %

Die Krankengelder, welche naturgemäss den grössten Theil der Auslagen bilden, haben, da im Jahre 1896 keine Epidemien auftraten, nur eine ganz geringfügige Erhöhung erfahren, nämlich von 453 099,55 fl. im Jahre 1895 auf 454 250,85 fl. im Jahre 1896. Die Kosten der Aerzte und der Krankenkontrole haben sich von 126 361,84 fl. im Jahre 1895 auf 129 764,43 fl. im Jahre 1896 erhöht. Hierbei muss bemerkt werden, dass die Kosten für die bei den Krankenkassen der österreichischen Privatbahnen bestellten Aerzte erheblich höhere sind, da an den für die fix bestellten Aerzte bezahlten Jahrespauschalien die Bahnverwaltungen mit bedeutenden Beiträgen partizipiren.
Die Pauschalien betrugen 186 106,24 fl., und partizipirten hieran:

a) die Krankenkassen mit	115 908,88 fl.	=	62,3 %
b) die Bahnverwaltungen mit	62 062,12 „	=	33,3 „
c) der Pensionsfonds der österreichischen Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn mit	8 135,24 „	=	4,4 „
zusammen	186 106,24 fl.	=	100 %

Es trugen sohin die Bahnverwaltungen im Durchschnitte fast ein Drittel dieser Kosten.
Im ganzen betrugen bei den 26 Betriebskrankenkassen der österreichischen Privatbahnen im Jahre 1896:

die Einnahmen	880 810,86 fl.
die Ausgaben	776 506,54 „
sohin der Gebahrungsüberschuss	104 304,32 fl.
gegen einen solchen im Jahre 1895 von	59 688,12 „

Die Gebahrungsüberschüsse der einzelnen Kassen wurden im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen den Reservefonds zugewiesen.

Von den mit Ende 1896 bestandenen 26 Krankenkassen erzielten 11 Gebahrungsüberschüsse, welche die gesetzliche Minimaldotirung von 20 % der Jahresbeiträge übersteigen, bei 6 Kassen schwankte der Ueberschuss zwischen 10 und 20 %, bei weiteren 6 Kassen ist derselbe unter 10 %, während 3 Kassen Gebahrungsausfälle nachweisen.

Der Stand der Reservefonds betrug Ende 1895 936 572,52 fl., hierzu die Gebahrungsüberschüsse für 1896 mit 104 304,32 fl., sodass sich mit Ende 1896 die Höhe der Reservefonds auf 1 040 876,84 fl. beziffert.

Nach Vorstehendem waren die Ergebnisse der bei den österreichischen Privateisenbahnen bestehenden Betriebskrankenkassen auch im Jahre 1896, wie in den Vorjahren, äusserst günstige, wobei zu berücksichtigen ist, dass alle diese Krankenkassen ihren Mitgliedern Leistungen gewähren, welche die gesetzlichen Mindestleistungen weitaus übersteigen, und dass ausserdem alle diese Kassen auch die Familienangehörigen der Mitglieder berücksichtigen.

Die Eisenbahnverwaltungen tragen ausser den ihnen gegesetzlich zufallenden, bei den grossen Kassen nicht unbeträchtlichen Kosten der Kassen- und Rechnungsführung zumeist freiwillig alle übrigen Verwaltungskosten, sodass von den 26 Kassen 10 gar keine Verwaltungskosten, die übrigen 16 nur ganz geringe Auslagen aus diesem Titel nachweisen. Diese Opferwilligkeit der Privateisenbahnen verdient besonders hervorgehoben zu werden.

— **Der ungarische Staatsvoranschlag für das Jahr 1898.** Als ordentliches Erforderniss der Staatseisenbahnen ist gegenüber dem Vorjahre ein Mehrbetrag von 1 825 880 fl. in Anspruch genommen, welcher dem geringeren Theile nach infolge der im Interesse der Sicherheit und ungestörten Abwickelung des Verkehres zu treffenden Einrichtungen, dem überwiegenden Theile nach aber von der Erweiterung des Bahnnetzes um 890,346 km herrührt.

An ausserordentlichen Ausgaben sind für Neubauten auf den Staatsbahnlinien sowie Beschaffung neuer Fahrbetriebsmittel um 2 299 530 fl. weniger in den Voranschlag eingestellt, was einerseits auf wirkliche Ersparnisse, andererseits aber auf den Umstand zurückzuführen ist, dass das Erforderniss des Eisenbahn-Investitionsanlehens in den Rahmen der ordentlichen Gebahrung übernommen wurde.

Die ordentlichen Einnahmen der Staatsbahnen sind mit einem um 3 400 000 fl. erhöhten Betrage angenommen, welche Erhöhung theils durch die Erweiterung des Bahnnetzes und theils durch die bisherigen Schlussrechnungsresultate gerechtfertigt erscheint.

Unter den ausserordentlichen Einnahmen ist das auf Grund des G.-A. XXX vom Jahre 1897 zur Deckung der Kosten der Eisenbahninvestitionen aufgenommene Anlehen im Betrage von 17 400 000 fl. als transitorischer Posten eingestellt. Unter den ausserordentlichen Einnahmen erscheint auch ein Betrag von 835 000 fl. als die auf Ungarn entfallende Quote der seitens der Südbahngesellschaft eingezahlten Kaufschillingsrückstände.

— Wie „Polytechnikai Szemle" von kompetenter Stelle erfährt, befasst sich (vergl. Nr. 89 d. Ztg.) allerdings die Direktion der **ungarischen Staatsbahnen** mit Studien über die allfällige **Einführung elektrischer Motoren**, jedoch ist hinsichtlich der Detailausführung bisher noch keine Entscheidung getroffen worden. Gegenwärtig ist blos die Einrichtung eines Probewagens in Ausführung, mit welchem dann auf einer entsprechenden Linie Probefahrten abgehalten werden. Die Antriebsarbeit des Wagens wird durch Akkumulatoren geliefert. Diese Versuche haben den Zweck, in den Nahverkehr von einzelnen grösseren Provinzstädten, wo sich der Fahrplan der durchgehenden Züge den Anforderungen des Lokalverkehrs nicht entsprechend anpassen kann, mit ähnlichen elektrisch angetriebenen Wagen einen tramwayartigen Betrieb einzuführen. Ausländische elektrische Firmen haben keinerlei Bestellungen bekommen.

— Am 29. v. Mts. ist die **Lonjathalbahn** (Dugoselo-Banovajaruga - Novska und deren Flügelbahn Banovajaruga - Pakrácz-Lipik) dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die Hauptlinie der neuen Bahn zweigt von der Station Dugoselo der Hauptlinie Budapest-Dombovár-Gyékényes-Zágráb(Agram)-Fiume der ungarischen Staatsbahnen ab und verbindet diese in südöstlich-transversaler Richtung in der Station Novska mit deren Linie Zágráb-Sziszék-Bosna-Brod, während die Flügelbahn von der Station Banovajaruga aus diese in der Endstation Pakrácz-Lipik mit der als Sackbahn endigenden Linie Barcs - Pakrácz-Lipik verbindet.

Abgesehen von den lokalen Interessen der von der Bahn durchzogenen waldreichen und intensiv kultivirten Agrargebiete des südlichen Kroatiens, ist die neue Linie auch vom verkehrspolitischen Standpunkte besonders wichtig, da in der Relation Brod-Fiume infolge des Durchzugsverkehres über Novska-Dugoselo (bei gleichzeitiger Entlastung der Hauptlinie) die Route eine bedeutende Abkürzung erfährt. Die Zweiglinie Banovajaruga-Pakrácz-Lipik stellt eine direkte kürzere und wohlfeilere Verbindung mit dem Badeorte Lipik her und wird die Frequenz dieses Badeortes bedeutend heben. Bei dem Bau waren streckenweise bedeutende technische Schwierigkeiten zu überwinden. Die neue, einer Aktiengesellschaft gehörigen Bahn, steht im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen und ist der Betriebsleitung in Agram (Centrale) unterstellt.

— Die **Lokalbahn Szolnok-Félegyháza** wurde am 9. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben. Diese von der Knotenpunktstation Szolnok des östlichen mittelungarischen Eisenbahnnetzes der ungarischen Staatsbahnen bezw. der Hauptlinie Budapest - Szolnok - Nagyvárad (Grosswardein) - Brassó (Kronstadt)-Predeal der ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese in radialer Richtung in der Station Kis-Kun-Félegyháza mit deren Hauptlinie Marchegg - Budapest - Orsova - Verciorova verbindende normalspurige Lokalbahn wird von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen betrieben. Die Baukosten der 64,3 km langen Linie sind mit 1 900 000 fl., d. i. 29 549 fl. für das Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 154 300 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

— Am 17. v. Mts. wurde die Linie **Olthid - Vöröstorony-(Rothenthurm) - Landesgrenze** (gegen Rumänien) der Alvincz-Nagy-Szeben - Vöröstoronyer Eisenbahn und am 25. v. Mts. die Theilstrecke **Erdély - Szerdahely - Szelistye** der Linie Alvincz-Nagy-Szeben dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben (vergl. Nr. 93 d. Ztg.). Diese Linie wird ihren Anschluss an die auf rumänischem Boden derzeit noch im Bau begriffene Flügelbahn Piatra-Riureni-Calimanesti und Pitesti-Calimanesti - Rothenthurmpass der Linie Verciorova - Piatra - Pitesti-Bukarest finden.

Die neuen Strecken werden durch die ungarischen Staatseisenbahnen verwaltet und ist vom 25. v. Mts an die ganze Linie Alvincz - Nagy - Szeben der Betriebsleitung in Arad (Centrale), die Linie Olthid-Vöröstorony-Landesgrenze aber der Betriebsleitung Kolozsvár unterstellt.

Belgien.

— Die belgische Regierung hat — wie Zeitungsberichte melden — beschlossen, mit der **Verstaatlichung der Privatbahnen** fortzufahren und zunächst die Linie Termonde-Saint-Nicolas den Staatsbahnen einzuverleiben. Es gibt infolge der bereits ausgeführten Verstaatlichungen nur noch sieben belgische Privatbahngesellschaften. Die bedeutendsten Privatbahnen sind noch die belgische Nordbahn, die der französischen Nordbahngesellschaft gehört und die westflandrischen Eisenbahnen, die das Eigenthum einer englisch-belgischen Gesellschaft sind. Die Verstaatlichung dieser beiden Bahnnetze wird zahlreiche Millionen kosten.

Vereins-Ausland.

— Die **Volksabstimmung über den Rückkauf der schweizer Eisenbahnen** wird für den Fall des Zustandekommens am 20. Februar 1898 stattfinden. Wenn der Rückkauf angenommen wird, wird die Bundesversammlung am 12. April zusammentreten. Die gegenwärtige Session wird am nächten Sonnabend geschlossen.

— Der schweizer Bundesrath ersuchte die Bundesversammlung um die Ermächtigung, die Erklärung abzugeben, dass für den Fall des Rückkaufs der **schweizerischen Centralbahn** am 1. Mai 1903 der Bund in die von der Centralbahn durch das Uebereinkommen mit dem Regierungsrath von Basel-Stadt, betreffend die Verlegung der elsässischen Linien und den Bau einer Güterstation zu St. Johann in Basel, übernommenen Verpflichtungen in vollem Umfange und ohne Belastung der Centralbahn eintreten wird, unter der Bedingung, dass die Verträge, welche von der Centralbahn über die Verpachtung der neuen elsässischen Linie und über die Mitbenutzung der Güterstation St. Johann mit der Verwaltung der **Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und mit den anderen, den Bahnhof Basel mitbenutzenden Eisenbahnen abzu-**

schliessen sind, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorgelegt werde.

— Vom 15. Januar 1898 ab werden im **internationalen Rundreiseverkehr mit Italien** ausser den tarifmässigen Preisen für Rundreisehefte südlich der Alpen zu Gunsten der italienischen Eisenbahnverwaltungen noch besondere Zuschläge bis zum Betrage von 10 % der italienischen Fahrpreise erhoben (vergl. Nr. 88 S. 881 d. Ztg.).

— Durch Ministerialerlass vom 11. d. Mts. wurden der **italienischen Mittelmeerbahn-Gesellschaft** zur Verstärkung des Lokomotiven-, Personen- und Güter-Wagenparks 5 500 000 L. zur Verfügung gestellt. Die Gesellschaft beabsichtigt, das betreffende Material durch Ausschreibung einer internationalen Verdingung zu beschaffen.

— Verschiedene **englische Eisenbahngesellschaften** haben ihren Angestellten freiwillig **Zugeständnisse** eingeräumt. So sollen auf der Midlandbahn alle in Tunnels beschäftigten Arbeiter fortan das ganze Jahr hindurch nur 50½ Stunden in der Woche arbeiten. Denjenigen Angestellten, die von ihrem Wohnort entfernt arbeiten müssen, soll die Zeit vergütet werden, die von ihrer Abfahrt von der Eisenbahnstation bis nach ihrem Bestimmungsort verrinnt, und das sowohl für Hinfahrt, wie Rückfahrt. Alle Angestellten, die von ihrem Wohnsitz entfernt übernachten müssen, sollen 1 sh. für die Nacht erhalten. Allen Maschinisten soll am Sonntag 9½ Stunden Arbeit als 1½ Arbeitstag angerechnet werden; die Zeit für Mahlzeiten soll jedoch nicht darunter fallen. Auch die London und South Western-Eisenbahngesellschaft hat eine ganze Anzahl Zugeständnisse gemacht. Nach dem 1. Januar 1898 sollen alle Angestellten ohne Unterschied Sondervergütung für Sonntagsarbeit erhalten. Die London, Brighton und South Coast-Eisenbahngesellschaft will ihren Lokomotivführern und Heizern Erleichterungen verschaffen.

— Wie der „T. R." aus Konstantinopel von bestunterrichteter Seite gemeldet wird, bereitet man in englischen Kreisen einen **Vorstoss gegen die deutschen Orientbahnen** und den damit verbundenen deutschen Handel in Kleinasien vor. Es ist zu diesem Zwecke eine Denkschrift in Umlauf gesetzt, welche gegen die Leitung der deutschen Bahngesellschaft die schwersten Anklagen erhebt, indem sie durch zahllose Nachlässigkeiten die wirthschaftliche Entwickelung Kleinasiens aufs tiefste geschädigt habe. Die Gesellschaft weigere sich den Nachtverkehr einzuführen; sie besitze kaum ein Drittel der nothwendigen Maschinen und Güterwagen; infolge ihrer Unfähigkeit, die übernommenen Sendungen auszuführen, seien zahlreiche Handelshäuser, die namentlich aufgeführt werden, in bedeutende Verluste gebracht worden; vor allen aber seien die grossen türkischen Grundbesitzer Kleinasiens über die Bahnverwaltung empört, deren Betriebsführung ihnen den Verlust der halben Ernte eingebracht habe.

Für diese Denkschrift werden die Unterschriften aller, den deutschen Interessen feindlichen Geschäftsinhaber der Türkei gesammelt, worauf der britische Botschafter das Schriftstück der Pforte überreichen soll, mit der Forderung, endlich der englischen Smyrnabahngesellschaft die Konzession zur Fortführung ihrer Linien bis in das Innere Kleinasiens, bis Tschäer, zu ertheilen! Würde dies geschehen, so erhielten die Engländer den Anschluss an die Rujabahn und könnten dadurch der deutschen Bahnlinie leicht den ganzen Handelsverkehr mit dem Innern entziehen und ihn über Smyrna ganz in englische Hände leiten. In türkischen Kreisen widerstrebt man diesem Plane besonders aus dem Grunde, weil dadurch auch die wirthschaftliche Bedeutung Konstantinopels abgeschwächt würde. Indessen taucht bereits der durchaus englisch gesinnte frühere Grossvezier Said Pascha unter den Berathern des Sultans auf, sodass man britischerseits nicht ohne Hoffnungen ist. Die Vertreter Deutschlands in Konstantinopel werden daher gut thun, dieser Frage beizeiten ihre ungetheilte Aufmerksamkeit zuzuwenden; doch wäre es wünschenswerth, wenn auch die Leitung der anatolischen Bahnen wirklich vorhandene Mängel schleunigst abstellen würde.

— Im **nordamerikanischen Eisenbahnwesen** scheint eine grosse Umwälzung von weittragender Bedeutung vor sich zu gehen. Schon vor einigen Monaten hiess es, dass der Newyorker Finanzmann Pierrepont Morgan seinen Plan zu verwirklichen im Begriffe sei, alle grossen Stammbahnen des Landes unter die einheitliche Leitung eines ihm verbundenen Syndikats zu bringen. Morgan soll bereits nahezu sämmtliche Bahnen beherrschen, die von der atlantischen Küste nach Chicago führen, mit einer Schienenlänge von mehr als 43 000 englischen Meilen. Ausserdem soll er die wichtigsten westlichen Bahnen an sich gebracht haben. Auch scheint er hinter dem Syndikat für die Union Pacific zu stecken. Sollte Morgan's Plan wirklich durchgeführt werden, dann wäre das Eisenbahnwesen der nordamerikanischen Republik so ziemlich monopolisirt. An Stelle des bisherigen selbstmörderischen Wettbewerbes unter den verschiedenen Verwaltungen würde eine Centralstelle die Personen- und Frachtgebühren regeln und natürlich zunächst so bemessen, dass eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals ermöglicht wird. Gleichzeitig verheisst man auch dem Publikum Vortheile, indem man versichert, die Bahngesellschaften würden durch die Vereinigung grosse Ersparnisse machen und für weniger Geld mehr leisten können als bisher. Schlimmstenfalls würde die geplante Vereinigung der Oberaufsicht der Bundesregierung und der Einzelstaaten unterliegen, ja es könnte diese Aufsicht vereinfacht und erleichtert werden, wenn sie nicht mehr durch die widerstreitenden Interessen gekreuzt wird. Bisher wurden manche Maassregeln von einschneidender Bedeutung mit Rücksicht auf die Existenzmöglichkeit der schwachen Bahnen, die man schonen wollte, erfolgreich bekämpft, was selbstverständlich dann auch den starken Bahnen zu gute kam. Bekanntlich haben die Gerichte allgemein den Grundsatz anerkannt, dass die Einzelstaaten befugt sind, den ihrer Aufsicht unterstehenden Bahnen angemessene Gebühren vorzuschreiben. Da andererseits für kürzere Strecken nicht mehr gefordert werden darf als für längere, so wären dem neuen Syndikat von vornherein gewisse Schranken gezogen.

— Die „B. B.-Ztg." meldet unterm 16. d. Mts., dass die Annahme der Vorlage für die Verpachtung der **brasilianischen Staatsbahnen** seitens der Deputirtenkammer nur den Zweck hatte, der Regierung eine Verlängerung des Termines für die Unterhandlungen zu gewähren, da der in dem Gesetze vorgesehene Termin für die Ausführung des Pachtvertrages in Kürze abgelaufen wäre. Infolge der Erhebung der inneren Anleihe und der Plazirung von Schatzscheinen ist der erste Geldbedarf der Regierung befriedigt, so dass die Verpachtung der Staatsbahnen an Dringlichkeit etwas verloren hat. Die Verhandlungen zwischen der Regierung und dem englisch-deutschen Syndikat sind aber noch im Gange.

— Zur projektirten **Verbindung des centralasiatischen und des ostindischen Eisenbahnnetzes** schreiben russische Blätter: Die Verwirklichung dieses seiner Wichtigkeit und Grösse nach vielleicht nicht weniger gewaltigen Planes, als es der der sibirischen Eisenbahn war, müsse in die ersten Jahre des 20. Jahrhunderts fallen. Bis zu dieser Zeit hoffe die russische Diplomatie die mit diesem Projekt verknüpften politischen Fragen in London zu lösen. Zwei Richtungen würden proponirt: nach dem einen Plan solle die Bahn vom Kuschkposten (der Endstation der Murghabbahn) über Herat und Kandahar führen, um sich in Tschaman mit der Sindhbahn zu vereinigen, nach dem anderen, neueren, nehme die Bahn von Samarkand ihren Ausgang, laufe durch die Bucharei und gehe über Kabul nach Peschawer. Obgleich dem letzteren Plan grosse natürliche Hindernisse entgegenstehen, verdiene er doch den Vorzug. Samarkand und nächst diesem Taschkent würden zu Knotenpunkten des grossen Transithandels werden, welcher die Waaren des äussersten Nordens und des äussersten Südens Asiens gegeneinander austauscht. Mit anderen Worten, sie würden für das russische Reich das werden, was Hamburg, Bremen und Nürnberg für den europäischen Kontinent gewesen sind.

— Grundsätzlich hatten die Chinesen zugestanden, dass von **Lungtschau in Tonkin** aus eine **Eisenbahn in chinesisches Gebiet** hineingebaut werden darf, um den Grenzverkehr zu heben. Jetzt stellt sich heraus, dass der Bau der Eisenbahn noch keineswegs gesichert ist. Der Tsungli-Yamen, der chinesische Staatsrath, will nicht, dass der Bau der Bahn von französischen Technikern beaufsichtigt wird. Ferner lehnt er es ab, auch nur den Zeitpunkt festzustellen, bis zu welchem die Eisenbahn vollendet sein muss.

Allgemeines.

— **Abnutzung der Eisenbahnschienen.** Die Länge des Eisenbahnnetzes der Erde am Schluss des Jahres 1895 nach dem „Archiv für Eisenbahnwesen" 1897 (Heft 3) zu rund 700 000 km angenommen, ergibt sich das Gewicht der Schienen zu etwa 42 000 000 t, wenn man das Gewicht des laufenden Meters Schiene zu 30 kg annehmen will. Im Durchschnitt kann man auf etwa 10 000 000 t über die Bahn rollender Gesammtlast eine Abnutzung von 1 mm rechnen. Das entspricht einem Gewichtsverlust der Schienen für das Meter Geleis von rund 1 kg bei 6 cm breitem Schienenkopf. Rechnet man, dass jede Geleisstrecke im Tage von 10 Zügen befahren wird, und nimmt man das Zuggewicht etwa zu 200 t an, so beträgt die über das Geleis rollende Last

im Tage 2 000 t; dies würde einer Abnutzung von $\frac{2000}{10\,000\,000} \cdot 1$ mm $= \frac{1}{5\,000}$ mm entsprechen. Der Gewichtsverlust auf das laufende Meter Geleis würde also $\frac{1}{5\,000}$ kg, auf 700 000 km also 140 000 kg, d. i. 140 t täglich betragen. Mit anderen Worten werden auf jede 5 km Geleis täglich 1 kg Schieneneisen zerpulvert und in die Luft gestäubt. Das schliesst nicht aus, dass stellenweise die Abnutzung eine grössere ist, wie man denn in Belgien festgestellt haben will, dass jeder Eisenbahnzug von mittlerer Länge bei normaler Fahrt von jeder Meile des Schienenstranges einen Gewichtsverlust von 1 kg erzeugt. Das würde allerdings dem 6- bis 7 fachen der ausgerechneten Ziffer entsprechen. Aber auch die kleinere Zahl zeigt, welche Eisenmengen im Laufe der Zeit durch die Eisenbahnen allein der Vernichtung anheimgegeben werden.

— Am Bahnhofe Aschaffenburg wurde die **Verschiebung eines Dienstgebäudes** auf amerikanische Art vorgenommen. Das um 120 m verschobene zweistöckige Haus hat ausser einigen Rissen in den Decken keine Beschädigung erlitten und steht jetzt auf den neuen, während der Verschiebung hergestellten Grundmauern. Die Verschiebung nahm 14 Tage in Anspruch. Sie erfolgte, nachdem die nöthige Verholzung und Versteifung erfolgt und ein Rost von Schwellen hergestellt worden war, durch einfache Fusswinden. Anfangs konnte das Haus nur um einige Meter, in den letzten Tagen aber 10—12 m weit in einem Tage weitergeschoben werden. Die Kosten betragen auf das Meter nur 6 *M.* Arbeitslohn, dagegen waren die Anrichtungskosten, Rost, Verpeilung, neue Grundmauern usw. sehr hoch, nämlich 13 000 *M.* Die schwerste Arbeit war, als das Haus auf einer Steilrampe um 1,5 m gehoben und dann auf die neuen Grundmauern aufgesetzt wurde.

Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.

Am 13. d. Mts. sprach in dem vorgenannten Verein zu Wien der Civilingenieur E. A. Ziffer über das Motorwagenwesen (Automobilismus) und über die Ergebnisse der zwischen Paris und Versailles im Monate August d. J. stattgehabten Wettfahrten mit Fahrzeugen für die Beförderung schwerer Lasten. In demselben entrollte der Vortragende ein erschöpfendes Bild über den historischen Entwickelungsgang und den dermaligen Stand des Selbstfahrwesens, Automobilismus genannt, indem er namentlich die Bestrebungen kennzeichnete, welche hierin vor allem Frankreich verfolgte und wodurch der Impuls gegeben wurde, diesem Verkehrsmittel auch in England und Amerika ein grösseres Interesse entgegen zu bringen. Desgleichen findet man auch in Belgien und Italien, von den französischen Erfolgen ausgehend, den Beginn einer dieser neuen Industrie sich zuwendenden Aufmerksamkeit. In England konnte erst durch das Gesetz vom August 1896 über die selbstbeweglichen Fahrzeuge eine kräftigere Strömung zum Durchbruche gelangen. Oesterreich verdankt die Einleitung einer Aktion in Bezug auf das Motorwagenwesen dem Eingreifen des Hof-Wagenfabrikanten Lohner, hingegen Deutschland, angeregt durch die Arbeiten von Daimler und Benz, insbesondere durch den in letzter Zeit über Initiative des Ober-Baurathes Klose gebildeten mitteleuropäischen Motorwagenverein eine intensivere und kräftigere Ausgestaltung anstrebt. Einen Wendepunkt für den Beginn eines neuen Abschnittes in der Motorwagenfrage bildete die Thätigkeit des Automobilklubs in Frankreich, welcher von der richtigen Erkenntniss ausgehend, dass die Lebensfähigkeit dieser Neuerung insbesondere in der Ausgestaltung zur Beförderung von Gütern gesucht werden müsse, internationale Konkurrenzfahren veranstaltete und hierbei als Versuchsfeld eine von Versailles ausgehende, nach Paris führende Route wählte. Dem Programm gemäss wurde die Zurücklegung eines Weges von mehr als 300 km in 6 Tagen für die Beförderung von Personen und Gepäck und von Gütern mit gleichzeitiger Beförderung von Personen mit einem Minimalgewichte von 1 000 kg zu Grunde gelegt. Der Vortragende beschrieb sodann in sehr eingehender Weise unter Hervorhebung der technischen Seite und der erzielten Resultate die an diesen Wettfahrten betheiligten Motorwagen. In der Kategorie für Personenbeförderung gelangten zur Besprechung: Die Dampfomnibusse nach den Systemen „Scotte“ und „de Dion & Bouton“, ferner der Petroleumomnibus „Panhard & Levassor“ und das Drehgestell-Dampffahrzeug „Pauline“ von de Dion & Bouton. Anschliessend hieran wurden die der Güterbeförderung dienenden selbstthätigen Fahrzeuge, und zwar der Petroleum-Frachtwagen nach dem Systeme „Dietrich & Co.“ und der Dampfgüterzug System „Scotte“ in allen Details geschildert.

An der Hand sehr instruktiver Tabellen wurden auf Grund der stattgehabten Probefahrten die Selbstkosten bei Personenbeförderung und die veränderlichen Ausgaben bei Belastung und die Höhe der Selbstkosten ziffermässig zum Ausdrucke gebracht. Besonders interessante Daten lieferte die von dem Vortragenden reproduzirte vergleichende Zusammenstellung der kilometrischen Selbstkosten bei Personenbeförderung mit oder ohne Gepäck von 100 kg, dann bei Stückgut und Frachtgut per Tonne. Die hier besprochenen Versuchsfahrten, welche übrigens noch durch eine im Oktober 1898 stattfindende Konkurrenz von selbstthätigen Fahrzeugen für schwere Lasten fortgesetzt werden sollen, haben jedenfalls einen weiteren, hochanzuschlagenden Beitrag für die wirthschaftlichen Ergebnisse des Selbstfahrwesens geliefert. Obzwar ein abschliessendes Urtheil über diese neuen Verkehrsmittel dermalen noch nicht abgegeben werden kann, so ist doch die Thatsache feststehend, dass der Automobilismus berufen ist, im regelmässigen Personen- und Güterverkehre eine hervorragende Stelle einzunehmen. Im Verfolge seiner weiteren aktuellen Ausführungen wird durch den Redner darauf hingewiesen, dass sowohl die noch ungelöste Frage der Verwendung der geeigneten motorischen Kraft, wie nicht minder in konstruktiver Richtung die Aufstellung neuer und zweckentsprechenderer Typen, deren gegenwärtige Form er weder gefällig noch als zureichend bezeichnet, jene Aufgaben sind, die jetzt durchgeführt werden müssen.

Den Bestrebungen zur Hebung des Automobilismus wird, wie der Redner betonte, insbesondere in Frankreich eine erhöhte Bedeutung beigemessen, indem dieses Land im Begriffe steht, diesen, eine werthvolle Ergänzung und Vervollständigung der gegenwärtigen Lokal- und Kleinbahnen bildenden Transportmitteln Beitragsleistungen seitens des Staates und der Departements zu gewähren; ebenso bethätigen die in Newyork, Brüssel, London, Mailand und Berlin bestehenden Vereinigungen, denen sich der in Bildung befindliche österreichische Automobilverein anreihen wird, eine kräftige Entfaltung des Motorwagenwesens. Aus all' den vorgebrachten Momenten eröffnet sich, wie der Vortragende zum Schlusse erwähnte, der freudig zu begrüssende Ausblick, dass diese Transportmittel in der Zukunft ihren segensreichen Einfluss als Vermittler des Verkehres zwischen Schienen- und Wasserstrassen und abseits gelegenen Gegenden ausüben werden.

Bücherschau.

Handbuch für Stationsbeamte, bearbeitet von A. Herr, Regierungs- und Baurath. Berlin 1897, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis 0,50 *M.*

Vieles hat man im Eisenbahnwesen den Engländern abgelauscht; wie man aber Unterweisungen für das Dienstpersonal aufzustellen hat, hat man trotz mannigfacher Anregungen, die dazu ergangen sind, in Deutschland wenigstens, noch nicht lernen wollen. Allzu ausführlich und gründlich sein wollen in den Dienstanweisungen, heisst vielmehr ein Moment der Unsicherheit in den Eisenbahnbetrieb hineintragen, als die Sicherheit erhöhen. Durch Knappheit und Uebersichtlichkeit der Vorschriften kann andererseits die Freude am Dienst und selbst die Dienstkenntniss nur erhöht werden. Wir sind dem Verfasser ernstlichen Dank dafür schuldig, dass er es aufs Neue unternommen hat, auf den Krebsschaden hinzuweisen, an dem das Instruktionswesen der Eisenbahnen vielfach noch krankt.

Das „Handbuch“ drängt in allerdings sehr knapper Weise auf den Raum von 25 Seiten in Taschenformat das Wichtigste dessen zusammen, was der Stationsbeamte wissen muss. Es ist ein Auszug aus den folgenden auf den preussischen Staatsbahnen in Kraft stehenden Bestimmungen und Dienstanweisungen: der Dienstanweisung für Stationsbeamte, den Fahrplanvorschriften, den Anweisungen für den Telegraphendienst sowie für den Hilfssignaldienst, der Dienstanweisung für Benutzung der Stellwerke, dem Signalbuch, der Blockdienstanweisung, der Betriebsordnung, den Vorschriften über das Befahren der Geleise mit handbewegten Wagen und Draisinen, das Rangiren und über Unfälle und das Meldeverfahren bei denselben.

Möchte das Vorgehen des Verfassers die gebührende Nachahmung finden.

Hilfsbuch für die Telegraphen- und Fernsprechtechnik. Unter besonderer Berücksichtigung der Telegraphen- und Fernspreheinrichtungen der deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bearbeitet von Ernst Lewerenz, c. Ober-Post-

direktionssekretär. Mit 67 in den Text gedruckten Abbildungen und 4 farbigen Tafeln. Berlin, Julius Springer. München, R. Oldenbourg. 1897. Preis 4 ℳ.

Auf keinem technischen Gebiete ist die Litteratur so angewachsen, wie auf dem der Elektrotechnik, und auch an Veröffentlichungen über den hier behandelten Gegenstand fehlt es nicht. Aber es ist die Klage, dass sie entweder so verstreut sind, dass es ausserordentlich mühsam und zeitraubend ist, das geeignete Material zusammenzufinden, oder dass die Spezialwerke zu wissenschaftlich oder zu umfangreich, die in Kalendern und Hilfsbüchern vorhandenen Darstellungen nicht vollständig genug sind, um den im praktischen Leben stehenden Telegraphen- und Fernsprechtechniker zu befriedigen. Ausarbeitungen, die den reichen Inhalt eines Zweiges der Technik, wie des vorliegenden, knapp und doch vollständig und übersichtlich zusammenfassen, machen freilich Mühe und erfordern umfassendes Wissen.

Der vorliegende Leitfaden lässt trotz seines bescheidenen Umfangs an Vollständigkeit und an Gediegenheit der Durcharbeitung nichts zu wünschen übrig und wird mit Freuden willkommen geheissen werden. Von besonderem Werthe ist, dass auch die Gesetze und Verordnungen, welche auf die Herstellung und Sicherung der Telegraphen- und Fernsprechanlagen Bezug haben, in das Buch aufgenommen sind, während theoretische Erörterungen zu Gunsten des für die Praxis Wissenswerthen auf ein angemessenes Maass beschränkt sind.

Das Buch hat 7 Abschnitte, deren erster allgemeine Punkte behandelt, während die folgenden in näherem Eingehen den Telegraphen- und Fernsprechbau, die Apparate, Stromquellen, Schaltungen behandeln. Abschnitt 6 bringt das Wissenswerthe über Messkunde, Abschnitt 7 die einschlägigen Gesetze und Verordnungen.

Herstellung und Verwendung der Akkumulatoren in Theorie und Praxis. Ein Leitfaden von F. Grünwald, Ingenieur für Elektrotechnik. Mit 83 in den Text gedruckten Abbildungen. 2. Auflage. Halle a/S. Druck und Verlag von Wilhelm Knapp. 1897.

Wer sich, mit den Grundbegriffen der Physik und Chemie vertraut, über den vorstehend angegebenen Gegenstand unterrichten will, dem kann ein trefflicherer Leitfaden, als der vorliegende, schwerlich namhaft gemacht werden. Selten findet man auf so kleinem Raume — rund 150 Seiten in Taschenformat — ein so reichhaltiges Material übersichtlich angeordnet beisammen, wie in diesem kleinen Buche, das nach jeder Richtung erschöpfende Auskunft gibt und warm empfohlen werden kann.

Uebersicht über die für Kesselbesitzer und Maschinenbauanstalten wichtigsten Bestimmungen der Dampfkessel-Gesetzgebung. Nach den in Preussen geltenden Verordnungen und Ausführungsbestimmungen zusammengestellt vom königlichen Regierungsbaumeister S. Fraenkel. Juli 1897. Verlag von Fr. Kortkampf, Berlin-Charlottenburg. Preis in losen Bogen je 75 ₰, auf starke Pappe aufgezogen, gerändelt und mit Ring je 1,50 ℳ.

Diese soeben herausgegebene, in Plakatform von 68 × 43 cm Grösse ausgearbeitete Uebersicht hat den Zweck, dem Industriellen oder Beamten einen schnellen Ueberblick über die wichtigen einschlägigen Punkte zu gewähren und dadurch ein zeitraubendes Nachschlagen in amtlichen Druckschriften oder Handbüchern zu ersparen. Die lediglich für den Aufsichtsbeamten bestimmten Vorschriften sind indessen fortgelassen, weil diesen Beamten weiteres Nachschlagen doch nicht erspart werden kann. Ausser den feststehenden und beweglichen Kesseln im allgemeinen sowie den Schiffskesseln sind auch die Verhältnisse der Betriebsmaschinen der Kleinbahnen, Privat- und Privatanschlussbahnen kurz aber erschöpfend behandelt. Die Uebersicht ist geeignet, manche Unklarheit zu beseitigen und zahlreiche Anfragen zu ersparen; sie wird dazu beitragen, die in diesem Jahre neu herausgegebene Anweisung für die Anlage und den Betrieb der Dampfkessel, welche gegen die bisherigen Vorschriften zahlreiche Aenderungen aufweist, leichter einzubürgern.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Niederlausitzer Eisenbahn. Am 20. Dezember d. J. wird auf der 8 km langen Theilstrecke Luckau - Uckro der niederlausitzer Eisenbahn, an welcher die Stationen Luckau und Uckro N./L. und die Haltestelle Zöllmersdorf liegen, der Betrieb eröffnet werden.

Die Strecke wird nach der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 betrieben werden.

Die genannten Stationen und Haltestelle dienen dem gesammten Verkehr, letztere jedoch mit der Beschränkung, dass die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, sowie von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, auf derselben ausgeschlossen ist. (2781)

Die Direktion.

2. Schliessung von Stationen.

Schliessung des Bahnhofes Magdeburg-Fischerufer für die Abfertigung von Wagenladungsgütern nach und von dem Packhofe. Der z. Zt. nur noch für Wagenladungsgüter nach und von dem Packhofe hierselbst dienende Bahnhof Magdeburg - Fischerufer wird mit Ablauf des 31. Dezember d. J. geschlossen. Vom 1. Januar 1898 an erfolgt die Abfertigung von Wagenladungsgütern nach und von dem Packhofe durch die Güterabfertigungsstelle auf dem Bahnhofe Magdeburg-Alte Neustadt.

Frachtvertheuerungen treten hierdurch nicht ein.

Magdeburg, den 13. Dez. 1897. (2782)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Reexpedition von Saarkohlensendungen. Zum 1. Januar 1898 wird auf der Station Remelfingen, welche lediglich als Rangirbahnhof der Station Saargemünd dient, unter der Bezeichnung „Saargemünd-Remelfingen“ eine Reexpeditionsstelle für Saarkohlensendungen mit Bestimmung über Saargemünd hinaus eingerichtet.

Die Reexpeditionsgebühr beträgt 0,50 Mark für jeden Wagen.

Sendungen nach Saargemünd Ort sind von der Reexpedition in Saargemünd-Remelfingen ausgeschlossen.

Die Reexpeditionsstellen in Saargemünd, Obermodern, Zabern und Strassburg werden mit dem 1. Januar 1898 aufgehoben.

Am 1. Januar 1898 sind deshalb in den Beförderungsbestimmungen des Kohlentarifs Nr. 9 die Reexpeditionsstationen Saargemünd, Obermodern, Zabern und Strassburg und in den Kohlentarifen Nr. 5, 7, 8, 12, 14, 20 und 21 sowie im Ausnahmetarif 4 des Tirol - Voralberg-südwestdeutschen Gütertarifs die Reexpeditionsstation Strassburg zu streichen und dafür zu setzen „Saargemünd-Remelfingen“. (2783)

St. Johann-Saarbrücken, 11. Dez. 1897.

Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1897 sind im Ausnahmetarif Nr. 7 (Petroleum und Naphta) für den Verkehr von Ludwigshafen a/Rhein nach den badisch-schweizerischen „Uebergangs - Stationen Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut ermässigte Frachtsätze eingeführt worden, deren Anwendung auf bestimmt abgegrenzte schweizerische Gebiete und auf solche Sendungen beschränkt ist, welche zum Eingang in die Schweiz verzollt werden.

Nähere Auskunft ertheilt die Güterverwaltung Ludwigshafen a/Rhein, sowie die diesseitigen für den Güterdienst eingerichteten Stationen.

Karlsruhe, den 14. Dez. 1897. (2784)

Namens der betheiligten Verwaltungen:

Generaldirektion der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Im hessisch-pfälzischen Güterverkehr ist für die Beförderung von Steinschlag (Strassendeckmaterial) und Steinschrotter von Imsweiler nach Kreuznach Stadt ein Frachtsatz von 0,13 ℳ für 100 kg eingeführt worden.

Mainz, den 13. Dezember 1897. (2785)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch - nordwestdeutsch - mitteldeutsch - hessischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Dezember d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der der niederlausitzer Eisenbahn gehörigen Strecke Uckro N. L.-Luckau werden in oben bezeichnetem Verkehre nach den Stationen Zöllmersdorf und Luckau dieser Bahn direkte Frachtsätze zur Einführung gebracht, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft geben werden.

Kattowitz, den 14. Dez. 1897. (2786)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr. Die in den Gütertarifen A Heft 2 und 3 vom 1. April 1895 auf den Seiten 20 und 21 für die Stationen Kreuzau und Lendersdorf enthaltenen Schnittfrachten und Entfernungen werden am 1. Januar 1898 aufgehoben. An deren Stelle kommen die für diese Stationen vorgesehenen Anstossfrachten an die für die Station Düren bestehenden Sätze zur Anwendung. (2787)
Köln, den 14. Dezember 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Donau-Rhein- und Mainumschlagsverkehr. Am 1. Januar 1898 tritt ein neuer Tarif in Kraft.
Hierdurch wird der Tarif vom 25. März 1888 sammt Nachträgen aufgehoben.
München, im Dezember 1897.
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion (2788)
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. Oktober 1895. Theil II, Heft Nr. 6 vom 1. Dezember 1895. Ab 1. Januar 1898 gelten die im Ausnahmetarif Nr. 63 für Eicheln für Sziszek enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze auch für die Stationen Lekenik und Zágráb (Agram) der k. k. priv. Südbahngesellschaft.
München, im Dezember 1897.
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen. (2789)

Württembergisch - südwestdeutscher Eisenbahnverband. Heft 5. (Main-Neckarbahn-würtembergischer Güterverkehr.) Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1897 gelangt zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag I zur Einführung.
Stuttgart, den 14. Dezember 1897.
Generaldirektion (2790)
der k. w. Staatseisenbahnen.

Sächsisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Theil II Heft 2. Die auf den Seiten 196 und 203 aufgeführten ermässigten Eilgutfrachtsätze zwischen Reichenberg S. St. B. und S. N. D. V. B. einerseits, Brüx und Teplitz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn andererseits, sowie Reichenberg S. St. B. einerseits und Brüx und Teplitz-Waldthor der k. k. österreichischen Staatsbahnen andererseits bleiben bis 31. Dezember 1898 in Kraft. (2791)
Dresden, den 11. Dezember 1897.
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rhein- u. Main-Umschlagsverkehr. Am 1. März 1898 tritt der Ausnahmetarif für die Beförderung von Roh- und Pilezucker vom 15. November 1892 nebst Anhang vom 15. November 1893 ohne Ersatz ausser Kraft.
München, im Dezember 1897. (2792)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Vom 15. Dezember d. J. ab finden die im Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. von norddeutschen Stationen nach Basel transit usw. zur Ausfuhr nach der Schweiz und Westösterreich vom 1. Januar 1897 und Nachtrag I zu demselben enthaltenen Frachtsätze für Kufstein transit und Salzburg transit — unter Zuschlag von 0,06 ℳ für 100 kg — auf Sendungen nach Kufstein loco bezw. Salzburg loco Anwendung.
Von gleichem Tage ab gelten die in dem genannten Tarif für Lindau transit und Kufstein transit enthaltenen Frachtsätze — unter Beachtung der für die Verzollung usw. gegebenen Bestimmungen — auch für Sendungen nach Frankreich bezw. Italien.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen. (2793)
Frankfurt a. M., den 13. Dezember 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen. Zum badischen Gütertarif vom 1. Mai 1895 ist ein Ergänzungsblatt mit dem Kilometerzeiger für die Station Mingolsheim, welche am 1. Januar 1898 für den Güterverkehr eröffnet wird, ausgegeben worden.
Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.
Karlsruhe, den 13. Dez. 1897. (2794)
Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarif Theil II, Heft 3. Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif 16 für Steinkohlen etc. Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1897 werden die Stationen Hard-Fussach und Lustenau der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 16 für Steinkohle etc. des Tarifheftes 3 aufgenommen.
Die Schnitttafel A der mit Gültigkeit vom 6. April 1897 eingeführten Tariftabelle ist, wie folgt, zu ergänzen:

Oesterreichische Stationen	Bahnbezeichnung	Schnitt I	Schnitt II
		Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Hard-Fussach .	k. k. St. B.	—	0,10
Lustenau . .	„	—	0,14

Wien, am 13. Dezember 1897. (2795)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe V. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 ab wird die Gebühr für das Zustellen oder Abholen der Wagen zwischen Magdeburg-Elbbahnhof und der Ladestelle „an der Sülze“ von 3 ℳ auf 1 ℳ für jeden Wagen ermässigt.
Die auf Seite 21 des Heftes 1 zum oben genannten Tarife unter Ziffer 6 in Spalte 2 enthaltenen bezüglichen Bestimmungen bleiben unverändert in Kraft.
Magdeburg, den 10. Dezbr. 1897. (2796)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - österreichisch - ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Am 1. Januar 1898 tritt in den Tarifheften Theil II — Heft 1 und 2 für den Verkehr zwischen Aussig und Schreckenstein der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn, Aussig der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und Aussig der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn einerseits und Oberrottenbach der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt andererseits ein Frachtsatz des Spezialtarifs III von 87 ₰ für 100 kg in Kraft.
Breslau, den 15. Dezember 1897. (2797)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Belgisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 36 für Austern usw. des Nachtrags II vom 1. Mai 1896 zum Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. April 1895 gelten künftig auch für todtes Geflügel und todtes Wild.
Köln, den 15. Dezember 1897. (2798)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - österreichischer und sächsisch - westösterreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Februar 1898 treten für den Verkehr zwischen Gera (Reuss) (S. St. B. und D. B. Erfurt), Leipzig Bayer., Berl., Dresdn., Eilenb. u. Thür. Bhf., Leipzig-Eutritzsch, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau (S. St. B. und D. B. Halle a. S.) sowie Zeitz (S. St. B. und D. B. Erfurt) einerseits und Salzburg k. k. St. B. andererseits theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze der Klassengüter sowie die Ausnahmetarife 2 (Stückgüter in Wagenladungen) und 11 (Eisen und Stahl), ferner für Eisenstein (k. k. St. B.) und Furth i. W. (k. k. St. B.) ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Holz) in Kraft, welche den im bayerisch-sächsischen Güterverkehr durch Theil II, Heft 1 unter dem 1. Januar 1898 zur Einführung kommenden Frachtsätzen für die gleichnamigen Stationen der königlich bayerischen Staatsbahnen entsprechen.
Dresden, den 18. Dezember 1897. (2799)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - sächsischer Güterverkehr. Im Anschlusse an unsere Bekanntmachung vom 15. November d. J. wird veröffentlicht, dass der Nachtrag XXVII zum Tarifheft 2, gültig vom 1. Januar 1898, nunmehr erschienen und bei den Verbandsstationen käuflich zu erlangen ist. Der Nachtrag enthält ausser den in vorerwähnter Bekanntmachung gedachten Frachtsätzen für die Station Zittau und ausser anderweiten Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stations-Tariftabellen und der Ausnahmetarife eine Bestimmung über die am Schlusse des Monats Februar 1898 erfolgende Aufhebung der im Tarifnachtrage XVI und folgend enthaltenen Frachtsätze für die Station Lindau, Rangirbhf., der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Etwaige Sendungen nach und von Lindau, Rangirbhf., werden künftig in Lindau, Station der bayerischen Staatseisenbahnen, umzukartiren sein.
Der Ausnahmetarif 6 A für Schleifholz, Schwarten und Holzsägespäne (Holzsägenmehl), unverpackt, gelangt zur Aufhebung. Die Artikel Schleifholz und Schwarten sind in den Ausnahmetarif 33 (Rohstofftarif) aufgenommen worden und der Artikel Holzsägespäne wird künftig zu den Frachtsätzen des Spezialtarifes III abgefertigt. Insoweit hierdurch Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 A noch bis Ende Februar 1898 in Geltung.
Dresden, den 10. Dezember 1897. (2800)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - westfälisch - französischer Verkehr. Der mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 bis zum 31. Dezember 1897 veröffentlichte Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von Gaskohlen in Sonderzügen von den Stationen Kray, Schalke und Carnap nach Paris, Station der französischen Nordbahn, im Betrage von 153,30 Frcs. für 10 000 kg einschliesslich der Zechenfracht, bleibt über den 31. Dezember d. J. hinaus bis zum 31. Dezember

1898 in Kraft. Die Station Recklinghausen scheidet am Schlusse des Jahres 1897 aus. Die Anwendung des Ausnahmefrachtsatzes ist an die Bedingung geknüpft, dass sich die Absender vertraglich verpflichten, die Transporte im Laufe des Jahres 1898 regelmässig in sechs geschlossenen Sonderzügen von mindestens je 250 t in jeder Woche zur Beförderung aufzuliefern.
Köln, den 14. Dezember 1897. (2801)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Theil III Heft Nr. 2 vom 1. August 1894. Für Malzsendungen in Ladungen von 10 000 kg ab Kanizsa wird ab 1. Januar 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1898, aus den direkten Frachtsätzen ein Nachlass von 0,12 ℳ für 100 kg bewilligt.
Die Vorlagen sind an die k. k. pr. Südbahngesellschaft in Wien zu richten
München, im Dezember 1897. (2802)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten usw. von norddeutschen Stationen nach Basel loco und transit usw. zur Ausfuhr nach der Schweiz und Westösterreich und darüber vom 1. Januar 1897. Am 18. Dezember d. J. kommen in oben genanntem Tarif Frachtsätze für den Versand der Stationen Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn und Lemgo des Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover nach der Schweiz, Oesterreich und darüber, ferner für den Versand der Stationen Cölleda und Dornburg a. d. Saale des Bezirks Erfurt, sowie Eilenstedt, Eilsleben und Salzwedel des Bezirks Magdeburg nach Oesterreich und darüber zur Einführung. Die im Tarif vom 1. Januar 1897 und im Nachtrag I vom 15. Dezember d. J. enthaltenen Bestimmungen finden sinngemäss auch auf die neuen Frachtsätze Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Frankfurt a/M., den 16. Dez. 1897. (2803)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Verlängerung der Gültigkeit von Tarifen. Die Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten etc. (Theil III, Heft 1—4 vom 1. September 1893 bezw. 1. November 1894), deren Aufhebung zuletzt per 31. Dezember l. J. verlautbart wurde (vergl. Nr. 90 dieser Zeitung) bleiben noch bis 31. Januar 1898 in Wirksamkeit.
Wien, am 14. Dezember 1897. (2804)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Petroleum etc.) Mit 1. Januar 1898 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer (anderer als Braunkohlen- und Steinkohlentheer) und mineralische Schmieröle, dann Petroleumnaphta (Rohbenzin) in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesell-

Anzeigen.

schaft, dann der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit sowie nach Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, der schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der schweizerischen Südostbahn, der schweizerischen Seethalbahn, der schweizerischen Centralbahn und der Jura-Simplonbahn einschliesslich der Bödelibahn in Wirksamkeit.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der schweizerischen Nordostbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherz. badischen Staatseisenbahnen.

Hierdurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. bezw. 8 Oktober 1896 aufgehoben, bezw. ersetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 40 Hellern = 40 Cts. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. Dezember 1897. (2805)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung neuer Tarifnachträge. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898, bezw., insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1898, treten im nordwestböhmischen Eisenbahnverbande folgende Tarifnachträge in Kraft, und zwar:

a) Nachtrag VI zu dem vom 1. Juli 1894 gültigen Tarife, Theil II Heft 1;
b) Nachtrag IV zu dem vom 1. Juli 1894 gültigen Tarife, Theil II Heft 2;
c) Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1897 gültigen Tarife, Theil II Heft 3 (Ausnahmetarife);
d) Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1897 gültigen Anhange zu den Tarifen, Theil II.

Diese neuen Tarife enthalten neue, bezw. geänderte Frachtsätze, sowie diverse Aenderungen und Ergänzungen, und sind sowohl bei der gefertigten Generaldirektion, als auch bei den übrigen betheiligten Verwaltungen und Stationen zu nachstehenden Preisen per Stück erhältlich, und zwar:

ad a) 40 Heller,
„ b) 60 „
„ c) 60 „
„ d) 10 „

Prag, am 12. Dezember 1897. (2806)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Verdingung der Anlieferung von 50 000 Schienennägeln im Gesammtgewicht von ca. 13,5 t.

Zeichnung und Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift: „Lieferung von Schienennägel“ versehene Angebote sind bis zum 28. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, an uns einzusenden.

Darmstadt, den 14. Dezbr. 1897. (2807)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Die Lieferung der erforderlichen 1 250 t inländ. Braunkohlen zur Dampfkesselheizung und 13 600 hl Holzkohlen soll verdungen werden. Bedingungen und

das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 10. Januar 1898, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse No. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 1. Februar 1898.

Magdeburg, den 11. Dezbr. 1897. (2808)
Königliche Eisenbahndirektion.



Passendstes und schönstes Geschenk für Eisenbahn-Beamte.

Flügelrad-Uhr

(Gesetzlich geschützt.)

Der Geschäftsstelle der „**Deutschen Verkehrs-Blätter**" in Leipzig, Dörrienstr. 3 ist der **Alleinvertrieb** dieses höchst originellen Werkes, Flügelrad aus gut vernickeltem Kunstguss mit Sinnspruch und gutgehender Uhr, übertragen worden.



Preis: Flügelrad-Uhr mit Glasverschluss **M. 14.50**, mit 8 tägigem Gehwerk M. 6.50 mehr. Die Flügelrad-Uhr ist als **Festgeschenk** besonders geeignet. Frankirte Rücksendung, wenn die Uhr nicht gefällt, gestattet.

Leipzig, Dörrienstr. 3.
Geschäftsstelle der
„Deutschen Verkehrs-Blätter."



In neuer Auflage erschienen:

Engelmanns

Eisenbahn - Kalender

fürs Deutsche Reich

—— 1,50 Mk. ——

Bahnmeister-Kalender

—— 2,50 Mk. ——

mit gesetzl. Theil 3,50 Mk.

Flisters

Eisenbahn-Kalender

—— 1,50 Mk. ——

Porto für jeden Kalender 20 Pf.

Die Vorzugspreise für Beamte bleiben ferner in Kraft!

Berlin W. 35. **Julius Engelmann.**

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Von allen holzkonservierenden Anstrichen bewährt sich stets als weitaus wirksamster das

Avenarius Carbolineum

D. R.-Pat. No. 46021.
Einzig echte, seit 2 Jahrzehnten erprobte Originalmarke.
Näheres durch R. Avenarius & Co., Stuttgart, Hamburg, Berlin & Köln.

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)

Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker - Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Alle Pflanzen

zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) Schutzstreifen, Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

---

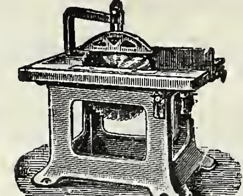
1. Preis Weltausstellung Wien. Goldene Medaille Weltausstellung Antwerpen 1894

Heckner & Co.

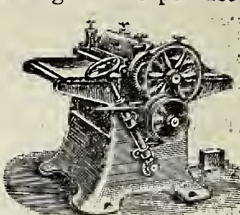
Braunschweig.

Specialfabrik für Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen

neuester, bestbewährter Construction.
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.



Kreissäge.



Hobelmaschine.

Verlag der J. G. Cotta'schen Buchhandlung Nachfolger in Stuttgart.

Die Eisenbahnpolitik Frankreichs.

Von

Richard von Kaufmann.

—— Zwei Bände. Preis geheftet 24 Mark. ——

Stimmen der Presse:

v. Scheel in den Jahrbüchern f. Nationalökonomie u. Statistik: Die Arbeit Kaufmanns ist neben dem grossen Werke von Picard, Traité de chemins de fer gewiss die bedeutendste über das französische Eisenbahnwesen und ergänzt jenes in vortrefflicher Weise.

v. Weichs-Glon im Litterarischen Centralblatt: Eine der wertvollsten Erscheinungen der bezüglichen Litteratur ist Kaufmanns Eisenbahnpolitik Frankreichs Das Werk reiht sich würdevoll an G. Cohns Untersuchungen der englischen Eisenbahnpolitik an.

Zeitschrift d. Königl. Preuss. Statist. Bureau: Mag man über einzelne Ausführungen des Verfassers geteilter Meinung sein, so steht doch fest, dass in seinem Buche mit grossem Bienenfleisse ein ausserordentlich umfangreiches Material der weiteren Forschung nicht nur geboten, sondern auch in geistvoller nnd gründlicher Weise verarbeitet worden ist.

Zu beziehen durch die meisten Buchhandlungen.

Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille. | Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

Erdmann Kircheis, Aue i. S.

Maschinenfabrik und Eisengiesserei.

Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.

Grösstes Etablissement in dieser Branche.

Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Mehrere Patente im In- und Ausland

Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Illustr. Preis-cour. gratis und franco.

Jahresproduction 7500 Maschinen.

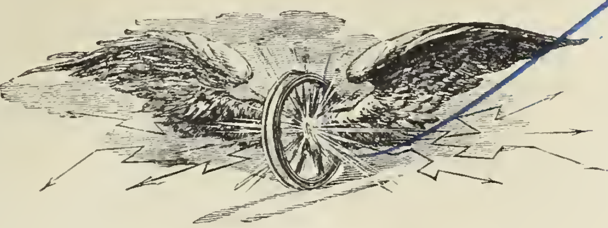
Gegründet E. K. 1861.

Fabrik-Marke

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 99. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 22. Dezember 1897.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 19. Dezember 1897.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 29. d. Mts.

Inhalt:

Die Mässigkeitsbestrebungen und die Eisenbahnen.

Neueren statistischen Ermittelungen zufolge werden vom deutschen Volke alljährlich nicht weniger als zwei und eine halbe Milliarde Mark für geistige Getränke ausgegeben. Die unmittelbaren Schädigungen, die der deutsche Volkswohlstand hierdurch jahraus jahrein, und zum überwiegenden Theile gerade in den Kreisen erfährt, deren Einkommen ohnehin gering bemessen ist, ja meist nur knapp zur Bestreitung der allernothwendigsten Lebensbedürfnisse ausreicht, sind indess noch verhältnissmässig gering im Vergleich zu den Verheerungen, die der Alkohol Jahr für Jahr durch Zerstörung der körperlichen, geistigen und sittlichen Gesundheit derer anrichtet, die diesem ärgsten Feinde menschlicher Wohlfahrt im Uebermaasse ergeben sind. Man braucht nicht einmal die wahrhaft erschreckenden Ergebnisse der Statistik auf dem Gebiete des Irrenwesens, des Verbrecherthums und der Armenpflege ins Auge zu fassen, um nach Beweisen dafür zu suchen.

Jeder, der im praktischen Leben steht und die Berührung mit ihm auch da nicht scheut, wo sie ihn nur mit Abscheu, Ekel und — tiefem Mitleid erfüllen kann, hat leider gar zu oft Gelegenheit, sich aus eigener Anschauung davon zu überzeugen, welche Unsumme gesunder Volkskraft dem übermässigen Genusse geistiger Getränke jährlich zum Opfer fällt. Und das Beklagenswertheste dabei ist, dass dieses Uebermaass sich nicht blos an denen fürchterlich rächt, denen es eine oft nicht mehr zu entbehrende Gewohnheit wird, sondern dass meist auch deren Frauen und Kinder, ja die ganze Familie schwer darunter zu leiden haben. Am allerschwersten die Kinder. Nicht nur, dass sie unter Verhältnissen heranwachsen, die ihre ganze körperliche, geistige und sittliche Entwickelung im höchsten Grade nachtheilig beeinflussen müssen; allzu oft sind sie schon bei der Geburt mit einem Erbtheil belastet, das sie von vorn herein zur Verkommenheit in jeder Gestalt gewissermaassen vorausbestimmt. Diese von Geschlecht zu Geschlecht fortschreitende Verkümmerung und Entartung der besten und werthvollsten Anlagen, die dem Menschen von der Natur auf den Lebensweg mitgegeben werden können, ist aber unstreitig der grösste Schaden, den der Alkoholmissbrauch unwiderbringlich anrichtet. Seit Jahren ist die Gesetzgebung in den verschiedensten Ländern mehr oder minder erfolgreich bemüht, nach Möglichkeit all den hier angedeuteten Schäden zu steuern, die den Wohlstand, die körperliche, geistige und sittliche Gesundheit der Völker, ihre Nähr- und nicht zuletzt auch ihre Wehrkraft in wachsendem Maasse beeinträchtigen. Daneben sehen wir gemeinnützige Bestrebungen aller Art am Werke, die Gesetzgebung bei diesem Bemühen zu unterstützen und zu ergänzen. In Deutschland ist ganz besonders der Verein gegen den Missbrauch geistiger Getränke und sein äusserst rühriger Geschäftsführer Dr. W. Bode in Hildesheim*) in dieser Richtung unermüdlich thätig. Durch in bestimmten Zeitfolgen erscheinende Flugblätter und andere Veröffentlichungen sucht der Verein mit anerkennenswerther Beharrlichkeit Aufklärung über die verderblichen und verheerenden Wirkungen des Alkohols, Anregung zur Mitarbeit an der Bekämpfung des Alkoholmissbrauchs, auch in den verzweifeltsten Fällen, in die weitesten Schichten des Volkes zu tragen. Sein segensreiches Wirken, von dem namentlich auch die Jahresberichte erfreuliches Zeugniss ablegen, wird bedauerlicher Weise dadurch nicht wenig erschwert, dass bei uns die verschiedenen Anläufe zu einer wirksamen Bekämpfung der Trunksucht im Wege der Gesetzgebung noch immer zu keinem genügenden praktischen Ergebniss geführt haben.**) Um so höher ist aber der unerbittliche, wenn auch in der denkbar mildesten Form geführte Kampf zu veranschlagen, den der Verein trotz aller unvermeidlichen Enttäuschungen, nur auf sich selbst und das Verständniss angewiesen, das seine Bestrebungen bei einsichtigen Volksfreunden finden, nun schon seit Jahren mit zähem Muthe führt. Um so mehr ist es aber auch die Pflicht aller derer, die im öffentlichen Leben an hervorragender Stelle stehen, namentlich aller staatlichen Behörden und Verwaltungen, an diesen Bestrebungen thätigen Antheil zu nehmen, sie in jeder nur möglichen Weise zu fördern und zu unterstützen.

Auch die Eisenbahnverwaltungen sind diesen Bestrebungen schon bisher nicht fremd geblieben. Theils haben sie ihr Interesse dafür durch Zahlung eines mehr oder minder erheblichen Jahresbeitrages an den Verein, theils dadurch bekundet, dass sie seinen mehrfachen Anregungen (es sei nur an das Darbieten frischen Trinkwassers auf den Bahnsteigen erinnert) bereitwillig Folge gegeben haben, selbst dann, wenn sie sich keinen sonderlichen Erfolg davon versprechen konnten. Immerhin wäre gerade innerhalb der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen ein ausserordentlich geeignetes Feld für Bestrebungen vorhanden, wie solchen der genannte Verein nun schon so lange mit unübertrefflicher Ausdauer und, was nochmals betont werden möge, auch mit bemerkenswerthem Erfolge dient. Sowohl in der räumlichen Ausdehnung, als auch nach der Zahl der bei ihnen beschäftigten Bediensteten (Beamten und Arbeiter) sind die Eisenbahnverwaltungen, namentlich die grossen staatlichen Betriebe, die hier vorwiegend in Betracht kommen, allen anderen öffentlichen und privaten Unternehmungen weit überlegen. Die besondere Bedeutung der Mässigkeitsbestrebungen gerade für das Eisenbahnwesen und insbesondere für den Eisenbahnbetrieb ist zudem überaus einleuchtend. Kaum eine andere Thätigkeit birgt für Leib und Leben der sie ausübenden Personen so viele und so mannigfaltige Gefahren, wie der Eisenbahnbetrieb. Jede Verminderung dieser Gefahren ist aber ein unschätzbarer Gewinn nicht allein für die Eisenbahnbediensteten, sondern auch für die vielen Tausende, die jahraus jahrein ihr Gut und Leben den Eisenbahnen anzuvertrauen genöthigt sind; namentlich auch für die Eisenbahnverwaltungen selbst, da die Erhaltung ihrer kostspieligen Betriebsanlagen und -mittel wesentlich davon abhängt, wie von ihrem Personal damit umgegangen wird. Um den Eisenbahnbetrieb vor allen Störungen und Schädigungen, die durch Trunksucht der in ihm thätigen Personen entstehen können, nach Möglichkeit zu schützen, wird es nicht genügen, alle die Bediensteten, bei denen die Neigung zur Trunksucht hervortritt, aus dem Dienste zu entfernen. Wie überall, sind vorbeugende Maassregeln, die darauf ausgehen, das Personal von vornherein zur Mässigkeit oder gar Enthaltsamkeit zu erziehen, von unvergleichlich grösserem Werthe, als alle noch so strengen Repressivmittel gegenüber denen, denen der übermässige Genuss geistiger Getränke bereits eine schwer zu entbehrende Gewohnheit geworden ist. Hauptsächlich kommt es darauf an, die Gelegenheit und damit die Versuchung zum Trunk möglichst zu vermindern. Es ist schlechterdings nicht zu leugnen, dass die vielen Bahnhofswirthschaften, an denen es in Norddeutschland selbst auf unbedeutenden Haltestellen kaum irgendwo fehlt, in dieser Beziehung eine höchst unheilvolle Wirkung ausüben. Gerade auf den Bahnhöfen, die einen verhältnissmässig schwachen Verkehr haben, und wo der Dienst infolge dessen das Personal nicht in gleich angestrengter und fortdauernder Thätigkeit erhält, wie an grösseren Verkehrsplätzen, bieten sie den Eisenbahnbediensteten eine oft nur zu willkommene Gelegenheit zum Trinken. Von dem Publikum, das ein Interesse daran hat, sich mit dem Eisenbahnpersonal auf einen möglichst guten Fuss zu stellen, weil es vielfach auf seine Gefälligkeit angewiesen ist, werden die Bediensteten häufig mit einem Glase Bier oder auch einem Schnäpschen bewirthet, nur weil die Gelegenheit dazu so leicht bei der Hand ist. Dass solche Libationen, namentlich wenn sie sich während der Dienstdauer mehrfach wiederholen, die Klarheit des Denkens, Handelns und Disponirens bei dem betreffenden Personal beeinträchtigen, seine Leistungen nach Umfang und Beschaffenheit herabmindern müssen, liegt auf der Hand. Aber auch ausserhalb der Dienststunden sind diese Bahnhofswirthschaften für das auf den Bahnhöfen oder in ihrer Nähe wohnende (übernachtende) Personal ein steter Anreiz zum Trinken, dem sich namentlich dort schwer widerstehen lässt, wo es an anderen Gelegenheiten zu geselliger Vereinigung fehlt. Der nachtheilige Einfluss eines solchen fortgesetzten Wirthshausbesuches auch auf die von Haus aus nicht zur Unmässigkeit neigenden Bediensteten braucht kaum besonders hervorgehoben zu werden.

Es sollte deshalb auf Beseitigung der Bahnhofswirthschaften an allen den Bahnhöfen Bedacht genommen werden, auf denen nicht ein grösserer Zusammenfluss von Reisenden in Verbindung mit längeren Aufenthalten der Züge es erforderlich macht, den Reisenden innerhalb des Bahnhofes Gelegenheit zur Einnahme von Speisen und Getränken zu bieten. Diese

*) Herr Bode ist zu jeder etwa gewünschten Auskunft über den Verein und seine Thätigkeit, wie zur Entgegennahme von Beitrittserklärungen stets gern bereit.

**) Die Bestimmungen des neuen bürgerlichen Gesetzbuchs über die Entmündigung Trunksüchtiger sind keinesfalls als ein ausreichendes Mittel zur Bekämpfung der Trunksucht anzuerkennen.

Nothwendigkeit wird sich in demselben Maasse vermindern, in dem die Ausstattung der Züge mit besonderen Speisewagen oder auch einem einfacheren Wirthschaftsbetrieb fortschreitet. Der Ausfall an Einnahmen, der aus solcher Verminderung der Bahnhofswirthschaften entstände, kann bei den weitaus überwiegenden Vortheilen dieser Maassregel für die Eisenbahnverwaltung gar nicht in Betracht kommen.

Indess kommt es nicht allein darauf an, das Eisenbahnpersonal der Gelegenheit und Versuchung zum Trinken zu entziehen. Diese so zu sagen negative Maassregel bedarf der Ergänzung durch eine positive Fürsorge für ausreichende Befriedigung seiner leiblichen Bedürfnisse. Und die Natur des Eisenbahn-, insbesondere des Fahrdienstes (bei grosser Hitze, Staub, heftiger Kälte) bringt es mit sich, dass diese Bedürfnisse sich gerade bei ihm besonders stark geltend machen. Zwar ist in dieser Beziehung schon mancherlei geschehen. U. a. sind bei den preussischen Staatsbahnen (und auch bei anderen Eisenbahnen) die Inhaber der Bahnhofswirthschaften verpflichtet, dem Eisenbahnpersonal Speisen und Getränke (in guter Beschaffenheit) zu besonders billigen Preisen zu liefern. Auch ist Kaffee von ihnen allgemein zu dem mässigen Preise von 15 ₰ mit Milch und Zucker und von 10 ₰ ohne diese Zuthaten für die Tasse zu verabreichen. Aber die Erfahrung lehrt, dass gerade von dieser letzteren Ermässigung nur sehr wenig Gebrauch gemacht wird. Einmal ist das Vertrauen zu der Beschaffenheit dieses billigen Kaffees, meist nicht mit Unrecht, sehr gering. Ausserdem werden bei den gegenwärtigen Volksgewohnheiten in der Regel die geistigen Getränke vor dem Kaffee bevorzugt, wo beide zu annähernd gleichen Preisen zu haben sind.

Um das Eisenbahnpersonal dahin zu bringen, dass es seine Bedürfnisse zur Erfrischung und Erwärmung mit Getränken befriedigt, die wirklich diesem Zwecke dienlich sind, wie Kaffee und Thee in kaltem und warmem Zustande, statt nur vorübergehend den Anschein davon zu erwecken, wie Branntwein, alkoholreiches Bier und selbst Wein, um dieses Ziel zu erreichen, wird mehr als bisher dafür gesorgt werden müssen, dass dem Eisenbahnpersonal Kaffee und Thee, allenfalls auch ein leichtes Bier, in guter Beschaffenheit gegen ganz billiges Entgelt zu den Zeiten und an den Orten zur Verfügung steht, wo es solcher Erfrischungen erfahrungsmässig am meisten bedarf. Die auf vielen Bahnhöfen (für das Lokomotiv- und Fahrpersonal) vorhandenen Uebernachtungsräume, an deren guter und zweckmässiger Ausstattung nicht blos das auf sie angewiesene Personal, sondern mittelbar auch die Verwaltung ein grosses Interesse hat, könnten z. B. ohne Schwierigkeit zu solchen Erfrischungsstationen erweitert werden.*) Die dafür aufzuwendenden keinesfalls sehr erheblichen Kosten würden ohne Zweifel durch die damit zu erreichenden Vortheile mehr als aufgewogen werden. Der Nutzen solcher Einrichtungen brauchte natürlich keineswegs auf das Zugpersonal beschränkt zu bleiben. Selbstverständlich müssten sie auch den im Stations- und Abfertigungsdienst thätigen Bediensteten (Beamten und Arbeitern) und namentlich auch dem im Bahnunterhaltungs- und Bewachungsdienst thätigen Streckenpersonal zugänglich sein.

Neben solchen Maassregeln im wohlverstandenen eigenen Interesse und dem ihres Personals könnten die Eisenbahnverwaltungen aber auch viel dazu beitragen, dass — innerhalb ihres Bereichs — die Neigung zu übermässigem Alkoholgenuss bei dem die Eisenbahnen benutzenden Publikum mindestens nicht gefördert wird. Schon die vorhin befürwortete allmähliche Verminderung der Bahnhofswirthschaften würde einen Fortschritt auch in dieser Richtung bedeuten. Weiterhin wäre eine Trennung der Bahnhofswirthschaften von den Warteräumen, wie solche in anderen Ländern üblich ist und theilweise auch bei den süddeutschen Bahnen besteht, im allgemeinen öffentlichen Interesse geboten. Wo der Wirthschaftsbetrieb auf sämmtliche Warteräume ausgedehnt ist, fühlt fast jeder, der sich darin aufzuhalten genöthigt ist, unwillkürlich etwas wie eine moralische Verpflichtung, sich durch Entnahme wenigstens irgend eines der dargebotenen Getränke, sei es auch nur in der kleinsten Menge, wie in jeder anderen Wirthschaft gewissermaassen erst das Recht zum Aufenthalt in den Räumen zu erkaufen. Vielen, wenn nicht den meisten, kommt es gar nicht zum Bewusstsein, dass der Aufenthalt in den für sie bestimmten Warteräumen ihnen keinerlei Verpflichtung auferlegt, etwas von dem darin Dargebotenen zu geniessen oder, was nicht selten vorkommt, auch nur „anstandshalber“ zu kaufen. Daher die oft zu beobachtende Erscheinung, dass die ärmsten unter den Reisenden (Auswanderer, Sommerarbeiter) mit Sack und Pack, Frau und Kindern lieber auf den Bahnsteigen oder vor den Bahnhöfen den Unbilden der Witterung Trotz bieten, als den Schutz der Warteräume aufsuchen, auch wo diese völlig ausreichenden Platz bieten.

Andere Reisende können der in Gestalt verlockender Auslagen und Anpreisungen an sie herantretenden oder gar beständig auf sie einwirkenden Versuchung nicht gut widerstehen und werden dadurch mindestens zu völlig überflüssigen Ausgaben verleitet. Auch die Zahl solcher Reisenden ist nicht gering, und welchen Umfang die Anpreisung von Speisen und besonders von Getränken neuerdings angenommen hat, weiss jeder, der die Eisenbahn häufig benutzt. Weniger in den Wartesälen, obwohl es auch hier trotz aller ergangenen Mahnungen zu grösster Zurückhaltung mitunter nicht an aufdringlichen Fragen fehlt, wie im günstigsten Falle: „Was beliebt?“ oder „Was gefällig?“ Um so mehr aber auf den Bahnsteigen, wo das laute zudringliche Anpreisen von B—i—e—r, w—a—r—men Würstchen und dergleichen mehr unter beständigem Hin- und Hertragen der angebotenen Herrlichkeiten an den Zügen entlang auf einzelnen Stationen zu einer wahren Plage und empfindlichen Belästigung für die Zuginsassen ausgeartet ist. Ein wirkliches Bedürfniss für das Darreichen von Speisen und Getränken an den Zügen wird auf den kleineren Stationen mit geringerem Verkehr und dementsprechend kurz bemessenen Zugaufenthalten keinesfalls anzuerkennen sein. Aber auch auf den grösseren Stationen, wo die Bahnhofswirthschaften von den Zügen aus (für die Durchgangsreisenden) oft nicht schnell genug zu erreichen sind, wird es im allgemeinen genügen, wenn auf den Bahnsteigen an geeigneter Stelle ein fester Stand errichtet wird, an dem die gangbarsten Erfrischungen, je nach der Tages- und Jahreszeit, feilgehalten werden. Mehr als bisher könnte dabei auch dem Geschmacke derer Rechnung getragen werden, die ihren Durst mindestens nicht zu jeder Tageszeit mit Bier zu stillen lieben, sondern einen Trunk frischen Wassers, in sauberem Glase dargeboten, oder auch gutes Obst bevorzugen würden, wenn beides oder auch nur eins von beiden in tadelloser Beschaffenheit zu angemessenem Preise zu haben wäre.*) Mit dem Obst, dessen hoher Werth für die Ernährung und Gesundheitspflege namentlich in Norddeutschland noch lange nicht genug gewürdigt wird, werden zwar stellenweise schon erfreuliche Versuche in dieser Richtung gemacht. Uebrigens ein Zeichen, dass die Nachfrage nach solch' einem gesunden, wirklichen Erfrischungsmittel im Steigen begriffen ist. Oft steht dabei aber die Beschaffenheit des Dargebotenen nicht im richtigen Verhältniss zu dem dafür geforderten Preise oder sie ist gar geeignet, den Liebhaber überhaupt abzuschrecken. Wenn in beiden Beziehungen die Bahnhofswirthschaften zu angemesseneren Leistungen angehalten würden, wäre den berechtigten Wünschen eines nicht geringen Theiles des reisenden Publikums entsprochen, der überwiegend aus Frauen und Kindern bestehend ganz besondere Berücksichtigung beanspruchen darf.

Zum Schluss darf nicht verschwiegen werden, dass die

---

*) Der in Nr. 94 d. Ztg. S. 964 abgedruckte Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist ein erfreulicher Schritt auf diesem Wege.

*) Der vorhin erwähnten Anregung des Vereins gegen den Missbrauch geistiger Getränke ist trotz des Entgegenkommens der meisten Eisenbahnverwaltungen bisher nur in sehr geringem Umfange praktische Folge gegeben.

zum Theil ganz unverhältnissmässige Steigerung der Pächte für die Bahnhofswirthschaften bei Neuvergebungen einen grossen, wenn nicht den grössten Theil der Schuld an den hier angedeuteten Uebelständen trägt. Unsinnige Angebote, die nur darauf ausgehen, allen anderen Mitbewerbern mit Sicherheit den Rang abzulaufen, sind zwar als solche nicht immer ohne weiteres erkennbar, namentlich nicht, wenn sie von sonst anscheinend einwandfreien Persönlichkeiten abgegeben werden. Immerhin sollte grösserer Werth als bisher darauf gelegt werden, dass die Bahnhofswirthschaften nur an solche Bewerber vergeben werden, die durch ihre Persönlichkeit und frühere Thätigkeit von vornherein sichere Bürgschaft für eine allen billigen Ansprüchen genügende Wirthschaftsführung bieten. Die zu erzielende Pachtsumme dürfte unter allen Umständen erst in zweiter Linie, etwa unter sonst gleichwerthigen Bewerbern, den Ausschlag geben. Dann wären die Bahnhofswirthschaften nicht in dem jetzigen Umfange förmlich darauf angewiesen, ihren Umsatz mit allen Mitteln oft in einer das Publikum geradezu belästigenden Weise zu steigern, und sie können mehr als bisher mit Fug und Recht dazu angehalten werden, ihren Betrieb auch den Wünschen und Bedürfnissen derer anzupassen, die es vorziehen, das auf längeren Eisenbahnfahrten durch Staub, Hitze oder beides zusammen gesteigerte Erfrischungsbedürfniss in anderer Weise zu befriedigen, als durch Einnahme alkoholischer Getränke.

Im Interesse der Eisenbahnverwaltungen selbst, ihres zahlreichen Personals und des reisenden Publikums wäre zu wünschen, dass vorstehende Anregungen überall fruchtbaren Boden fänden. Möge jeder an seinem Theile dazu beitragen, dass die ausgestreute Saat reiche Früchte trage zum Wohle der Tausende und Abertausende, die unter irgend einem Gesichtspunkt Anlass haben, jede Eindämmung des Alkoholmissbrauchs als einen segensreichen Schritt von unschätzbarem Werthe mit aufrichtiger Freude zu begrüssen.

Otto de Terra.

Anmerkung der Redaktion. So gern wir der Tendenz der vorstehenden Ausführungen beipflichten, so möchten wir doch glauben, dass die vom Herrn Verfasser aufgestellten Forderungen in einzelnen Beziehungen zu weit gehen. Insbesondere gilt dies, soweit die Beseitigung der Bahnhofswirthschaften auf allen den Bahnhöfen verlangt wird, auf welchen nicht ein grösserer Zusammenfluss von Reisenden in Verbindung mit langen Aufenthalten der Züge stattfindet.

Gerade auf kleineren Bahnhöfen, die mitunter ziemlich weit vom Orte entfernt liegen, kann eine Bahnhofswirthschaft geradezu Bedürfniss sein — weniger für die Durchreisenden als für die auf dem betreffenden Bahnhof zum Zuge kommenden Passagiere, die womöglich erst eine stundenlange Wanderung zurückzulegen hatten, um zur Station zu gelangen. Wollte man diesen Reisenden die bisher gebotene Erfrischungsmöglichkeit entziehen, so würde dies, besonders bei ungünstiger Witterung, starker Kälte usw., ohne Zweifel sehr unangenehm empfunden werden.

Sehr beachtenswerth finden wir den Vorschlag, den Bahnhofswirthen den Verkauf guten und billigen Obstes zur Pflicht zu machen, da die hervorragenden diätetischen Eigenschaften dieses Erfrischungsmittels es gerade für eine Eisenbahnfahrt besonders geeignet erscheinen lassen, und es überdies nur erwünscht wäre, wenn auch die Eisenbahnverwaltungen dazu beitragen wollten, den Obstgenuss im Volke zu verallgemeinern.

Elektrische Wagenbeleuchtung.

Der Frage der besseren Beleuchtung der Eisenbahn-Personenwagen wird ebenso wie in Deutschland auch in ausserdeutschen Ländern grosse Beachtung geschenkt und ist es erfreulich, konstatiren zu können, dass viele Bahnverwaltungen mit grosser Energie eine solche in ihren Eisenbahnwagen einzuführen streben. — Hierbei dringt speziell bei den ausserdeutschen Bahnverwaltungen immer mehr die Ueberzeugung durch, dass das elektrische Zugbeleuchtungs-System allein den heutigen Anforderungen voll entsprechen kann. Bedeutete s. Zt. die Einführung der Fettgasbeleuchtung einen ganz wesentlichen Fortschritt in der Beleuchtung der Eisenbahn-Personenwagen gegenüber der früheren Oel- oder Stearinkerzen-Beleuchtung und gebührt wohl speziell den deutschen Bahnverwaltungen ganz besondere Anerkennung für die schnelle Einführung dieser für damalige Verhältnisse besten Beleuchtungsart, so entspricht doch das Gassystem den gesteigerten Anforderungen des Verkehrs jetzt nicht mehr und die Verwaltungen werden voraussichtlich immer gebieterischer zur Einführung einer besseren Beleuchtung gedrängt werden. Allerdings würde es mit nicht unbeträchtlichem Kostenaufwand verbunden sein, wenn die schon eingeführte Gasbeleuchtung durch elektrische Beleuchtung ersetzt werden sollte und hierin ist vor allem die Ursache zu suchen, dass man sich auf den deutschen Eisenbahnen scheut, elektrische Beleuchtung auch nur versuchsweise einzuführen.

Viel günstiger liegen die Verhältnisse bei denjenigen Bahnen, welche bis zu dieser Zeit Fettgasbeleuchtung noch nicht eingeführt haben, jetzt aber auf jeden Fall eine bessere Beleuchtung einführen müssen. Für diese Bahnen kann wohl heute unzweifelhaft nur das elektrische System in Frage kommen.

Abgesehen von den englischen und skandinavischen Bahnen gehen vor allen die schweizer Bahnen in der Einführung des elektrischen Lichtes auf das Entschiedenste vor. Nachdem jetzt die Jura-Simplonbahn die Beleuchtung ihres Wagenparks fast vollständig durchgeführt hat, wie der Oberingenieur Weyermann in seiner Zuschrift an „Glaser's Annalen" Heft 3, 1897 angegeben, sind dem Beispiele dieser Bahnen auch die anderen grösseren Eisenbahnverwaltungen gefolgt. Die Schweizer Centralbahn hat mit der Beleuchtung von 70 Wagen begonnen, die Gotthardbahn, welche die Fettgasbeleuchtung in beträchtlichem Umfange schon eingeführt hat, mit der Beleuchtung von 24 vierachsigen Wagen, die Nord-Ostbahn mit der Beleuchtung von 60 Wagen, während die Emmenthal- und Seethalbahn, die Jura-Neuchateloisbahn ihren Wagenpark bereits vollständig elektrisch beleuchtet haben. Die Art und Weise der Einrichtung, die Grösse der Batterien entspricht bei diesen Bahnen mit Ausnahme der Gotthardbahn vollständig der bekannten Einrichtung der Jura-Simplonbahn. Die in den letzten Jahren angeschafften Batterien sind fast ausschliesslich von der Akkumulatorenfabrik Oerlikon geliefert worden.

Nicht minder energisch wie die schweizer Bahnen führt auch die Verwaltung der dänischen Staatsbahn die elektrische Beleuchtung ihrer Züge durch. Nachdem 3 Jahre ausserordentlich sorgfältig ein grösserer Versuch mit Beleuchtung von 8 Schnellzügen, im ganzen 90 Wagen, durchgeführt worden ist, hat die Verwaltung im letzten Jahre zunächst weitere 400 Wagen für elektrische Beleuchtung eingerichtet, so dass jetzt im ganzen etwa 500 Wagen mit dieser Beleuchtungseinrichtung versehen sind. Erst vor wenigen Wochen hat die Bahnverwaltung einen weiteren Auftrag auf 1152 Akkumulatoren ertheilt und zwar wiederum einer deutschen Firma, der Akkumulatorenfabrik Aktiengesellschaft Hagen i. W.

In England gewinnt die elektrische Beleuchtung nach dem System von J. Stone & Co. immer mehr Verbreitung; auf französischen Bahnen bestehen gleichfalls umfangreiche Anlagen, wobei reiner Akkumulatorenbetrieb Verwendung findet.

Des weiteren entnehmen wir dem Jahresbericht der Arad-Csanader Bahn vom 30. Mai d. J. folgenden Satz:

„Die Probe mit elektrischer Wagenbeleuchtung wurde bei 12 Personenwagen angestellt und wurden so günstige Resultate erzielt, dass wir die Einführung dieser Beleuchtung auf sämmtlichen Personenzügen unserer Hauptlinie beschlossen haben. Wir werden daher auch die übrigen Personenwagen für elek-

trische Beleuchtung einrichten lassen. Die neuen Personenwagen werden schon mit der Einrichtung für elektrische Beleuchtung bestellt."

Auch die russischen Bahnen haben sich für Einführung der elektrischen Beleuchtung entschieden. Auf dem Kongress der russischen Eisenbahningenieure, welcher am 15./27. September d. J. in Odessa stattfand, hat die Kommission, welche für die Prüfung der Frage ernannt worden war, einen Bericht erstattet, und es hat die technische Versammlung der 4. Abtheilung des Departements der Eisenbahnen daraufhin folgendes beschlossen:

1. Für die Beleuchtung der Wagen muss man als das passendste System folgendes anerkennen:

a) die elektrische Beleuchtung von der im Zuge befindlichen Dynamomaschine ohne Akkumulatoren;

b) die elektrische Beleuchtung durch Aufstellung in jedem Wagen, ohne dass die Wagen, durch Leitungen mit einander verbunden werden.

Den Bahnen ist die Wahl eines dieser Systeme freigestellt, jedoch unter der Bedingung, dass die Wagen direkter Verbindungen, welche von einer Linie auf die andere übergehen, mit gleichen Systemen versehen werden.

2. Wie die Kommission beschlossen, darf bei der Beleuchtung durch Dynamomaschine die Spannung der Lampen bis 65 Volt gehen und durch Akkumulatoren bis 22 Volt.

3. Bei der Auswahl des Systems der Akkumulatoren muss eine Kapazität gefordert werden von nicht weniger als 15 Wattstunden auf 1 kg Totalgewicht des Akkumulators.

4. Bei der Fixirung der Lichtmenge für den Wagen der einzelnen Klassen soll als Norm angenommen werden für dreiachsige Wagen I. Klasse nicht weniger als 80 NK. und für Wagen III. Klasse nicht weniger als 50 NK.

Auch andere Bahnverwaltungen haben bereits im Prinzip die Einführung der elektrischen Beleuchtung beschlossen und werden wir voraussichtlich bald in der Lage sein, hierüber nähere Mittheilungen zu machen.

Aus den vorstehenden Angaben geht zweifellos hervor, dass man in nicht zu ferner Zeit wohl auf den Bahnen in fast allen Ländern Europas das elektrische Licht in der Hauptsache eingeführt haben wird.

Die Prüfung des Werthes der elektrischen Beleuchtung für Eisenbahnwagen seitens der verschiedenen Verwaltungen ist demnach in allen Fällen entschieden günstig ausgefallen und dürfte dies wohl eine der besten Widerlegungen der Behauptung jener Notiz in Nr. 69 S. 642 dieser Zeitung sein, welche das elektrische System als zur Zeit unbrauchbar und unwirthschaftlich hingestellt hat.

Leichte Züge auf der französischen Nordbahn.

Die französische Nordbahngesellschaft unternimmt seit kurzem auf ihren Strecken theils endgültige, theils Versuchsfahrten mit selbstbeweglichen Wagen und geht dabei von dem Gedanken aus, dass es richtig sei, an die Stelle derjenigen gewöhnlichen Züge, welche wenig benutzt werden und daher im Vergleich zu ihrer Ausnutzung übermässig schwer sind, ganz leichte Züge (trains ultra légers) zu setzen, die entweder nur der Postbeförderung oder ausserdem der Beförderung einer beschränkten Anzahl von Personen oder endlich letzterem Zwecke allein dienen sollen. Dem Gedanken kann man nur zustimmen; es muss als unwirthschaftlich bezeichnet werden, zur Fortschaffung einer geringen Anzahl von Personen sowie der Postsachen Züge gewöhnlicher Art, vor allen Dingen aber Lokomotiven von 500 und mehr Pferdestärken zu verwenden. Benutzt man aber solche Züge, um dieselben einigermaassen angemessen zu belasten, zugleich zur Beförderung von Güterwagen, so entstehen erfahrungsmässig für den Personenverkehr unliebsame Verzögerungen und häufig Anschlussversäumnisse. Durch leichtere Züge, wie die Nordbahngesellschaft sie einführt, und welche naturgemäss nur dem Lokalverkehr zu dienen haben, werden diese Nachtheile vermieden und ausserdem die Hauptzüge von dem Aufenthalt auf kleinen Stationen freigemacht, können daher schneller befördert werden. Es sollen also die gewöhnlichen schweren Personenzüge unter thunlichster Vermeidung des Aufenthalts auf Zwischenstationen dem grösseren Verkehr auf weitere Entfernungen vorbehalten bleiben, für den kleinen Personenverkehr auf kürzere Entfernungen treten die Selbstfahrer in Thätigkeit; der Güterverkehr wird vom Personenverkehr völlig getrennt. Es ist klar, dass dadurch die Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Beförderung in jeder Hinsicht gewinnen muss.

Zunächst hat, wie wir dem „Journal des transports" entnehmen, die genannte Gesellschaft einen selbstfahrenden Wagen mit Serpolletkessel für Postzwecke und zur Aufnahme von 12 Personen in Betrieb gesetzt, der 2 Achsen in 2,54 m Abstand hat. Der vordere Theil wird von dem senkrechten Serpollet-Dampferzeuger eingenommen und bietet ausserdem für den Führer Platz, der den Regulator, die Vorrichtung zum Fahrtwechsel, eine Westinghouse- und eine Schraubenbremse unmittelbar zur Hand hat. Die Cylinder sind unter Längsträgern angebracht, die mit dem Untergestell fest verbunden sind, und haben genau gleichen Abstand von beiden Achsen. Auf die bekannten Vorzüge des Serpolletkessels machen wir nur soweit aufmerksam, als dieselben im vorliegenden Falle besonders wichtig sind. Zunächst liegt keine Explosionsgefahr vor; man bedarf daher keiner Sicherheitsapparate und der Führer kann seine ganze Aufmerksamkeit dem Geleis und den Signalen zuwenden. Die für die Dampferzeugung nöthige Wassermenge wird dem Kessel selbstthätig zugeführt; schliesslich kann die Maschine mit sehr verschiedenem Dampfdruck (4 bis 20 Atm.) arbeiten und ist daher auch zur Ueberwindung starker Steigungen geeignet. Der hintere Theil des Wagenkastens enthält ausser dem Abtheil für den Postbeamten, welches mit dem Führerstande in unmittelbarer Verbindung steht, noch einen Raum zur Aufnahme von 12 Reisenden. Das Gesammtgewicht des Wagens im betriebsfähigen Zustande beträgt 14 770 kg.

Der Wagen hat den Postdienst auf der etwa 40 km langen Strecke von Creil nach Beauvais zu versehen, die keine grösseren Neigungen als 1 : 250 aufweist. Die Probefahrt dauerte 1 Stunde 40 Minuten; verbraucht wurden 7 l Wasser und 2 kg Briketts auf das Kilometer. Demselben Serpolletwagen wurden bei anderen Versuchen 3 Wagen angehängt, davon 2 beladen; bei einem Gesammtgewicht des Zuges von 45,5 t wurde eine mittlere Stundengeschwindigkeit von 40,3 km, eine höchste von 52 km erreicht. Mit einer mittleren Geschwindigkeit von 18 km und einer Gesammtzuglast von 36,4 t nahm der Serpolletwagen eine 5,5 km lange Steigung von 1 : 76. Endlich wurden mit einem Zuge, bestehend aus einem Serpollet-, einem Salon- und einem Packwagen im Gesammtgewicht von 36,25 t auf der Linie Paris - Beauvais über Montsoult Versuche angestellt. Die Fahrt dauerte einschliesslich eines Aufenthalts von 12 Minuten 1 Stunde 54 Minuten; die mittlere Geschwindigkeit war zwischen Paris und Beaumont 47,2 km, zwischen Beaumont und Beauvais 45,4 km, im Durchschnitt nach Abzug des Aufenthalts 46,2 km. Verbraucht wurden auf das Kilometer 2,5 kg Briketts und 9,5 l Wasser.

Die Gesellschaft ist mit den Ergebnissen der Fahrten durchaus zufrieden, lässt aber für dieselben Zwecke noch einen elektrischen Wagen bauen, der demnächst zu vergleichenden Versuchen benutzt werden soll.

Schliesslich plant die Gesellschaft für geringeren Personenverkehr noch den Bau selbstfahrender elektrischer Wagen

mit 50 Plätzen, davon 8 I., 12 II. und 30 III. Klasse. Die Wagen sollen sowohl auf den Haupt- wie auf den Nebenlinien laufen und streckenweise zwischen die Hauptzüge gelegt werden, damit deren bisherige Aufenthalte auf kleinen Stationen wegfallen können. Die Wagen werden im betriebsfähigen Zustande etwa 24000 kg wiegen und ausschliesslich durch Elektrizität mittelst Akkumulatoren bewegt werden. Die Dynamomaschine ist unmittelbar auf die Hinterachse gesetzt. In dem kleinen Führerraum sind alle Vorrichtungen zur Bedienung des Triebwerkes in übersichtlicher Anordnung untergebracht. Selbstverständlich ist auch eine Handbremse vorhanden.

Die Akkumulatoren bestehen aus 40 Elementen von je 9 Platten und geben eine Nutzspannung von 30 Volt. Die Arbeitsleistung beträgt im Mittel 20—22 PS, kann aber auf 30 PS gesteigert werden.

Graudenz, Dezember 1897. Struck.

Diensteinkommen der Hilfsbremser der preussischen Staatsbahnen.

Der in No. 83 dieser Zeitung am 23. Oktober d. J. unter der Spitzmarke „Sieben Jahre Hilfsbremser" veröffentlichte Artikel ist insofern in einigen Zeitungen und Fachblättern bemängelt worden, als behauptet wird, dass das Einkommen der Hilfsbremser dort zu hoch angegeben sei. Von der Sachkenntniss einzelner Gegner zeugt die missverständliche Auffassung, dass unter Einkommen im obigen Sinne das „Gehalt" der Hilfsbremser zu verstehen sei, während es jedem auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nur einigermaassen Eingeweihten bekannt ist, dass Hilfsbremser im Arbeiterverhältnisse stehen und deshalb „Gehalt" überhaupt nicht beziehen.

Die Dienstbezüge der Hilfsbremser setzen sich aus Lohn und den Fahrstunden- und Nachtgeldern, sowie den Prämien für Materialersparnisse zusammen. Die Löhne sind in den einzelnen Bezirken der Staatseisenbahnverwaltung verschieden bemessen und den von der Industrie und der Landwirthschaft an den Beschäftigungsorten gezahlten angepasst. Im Westen sind sie im allgemeinen höher als im Osten, abgesehen hiervon werden in den Grossstädten mit Rücksicht auf die theurere Lebenshaltung höhere Löhne wie in den kleineren Städten gezahlt. So beziehen z. B. die Hilfsbremser in Berlin bei ihrer Einstellung als solche einen Lohnsatz von 2,30 ℳ, der allmählich bis 2,80 ℳ aufsteigt, während der Durchschnittslohn der Hilfsbremser im gesammten Direktionsbezirke Berlin 2,30 ℳ beträgt. Bei dem Lohnbezuge sind die Hilfsbremser vor einem grossen Theile der in der Industrie und Landwirthschaft beschäftigten Arbeiter dadurch im Vortheile, dass ihnen der Lohn auch an den Sonntagen, und zwar unabhängig davon, ob sie dienstlich beschäftigt sind oder nicht, gewährt wird.

Die Nebenbezüge werden im gesammten Staatsbahnbereiche nach gleichen Gesichtspunkten berechnet; ihre Höhe weicht im Einzelfalle nur insofern ab, als sie sich nach der Zahl der im Dienste zugebrachten Stunden, auswärtigen Uebernachtungen oder zurückgelegten Kilometer und nach den Ersparnissen an geliefertem Schmieröl richtet, überall aber erreichen sie eine derartige Höhe, dass das Einkommen der Hilfsbremser unter Hinzurechnung des gezahlten Lohnes mindestens 80—90 ℳ und darüber monatlich beträgt.

Die Nebenbezüge gelten allerdings auch mit als Vergütung für gewisse Auslagen während der Reise, die den Hilfsbremsern beim Verbleiben in der Heimath nicht erwachsen würden. Wenn indessen behauptet wird, dass die gezahlten Fahr-, Stunden- und Nachtgelder in den meisten Fällen nur zur Deckung des thatsächlichen Reiseaufwandes ausreichten, so ist das schlechterdings unzutreffend. Die wirthschaftliche Lage eines Hilfsbremsers gestattet demselben natürlich ebenso wenig wie jedem anderen Arbeiter, in den Zugspausen ein Restaurationsleben zu führen und sich in den Wirthschaften für theures Geld verpflegen zu lassen. Er hat das aber auch gar nicht nöthig, denn er kann — wie beispielsweise jeder sparsame Bauhandwerker sein Mittagessen sich von zu Haus auf den Arbeitsplatz bringen lässt — seinen Tagesproviant in der Hauptsache von zu Haus mitnehmen und auf diese Weise — unter Benutzung der in den Uebernachtungslokalen und auch in den Zügen zur Verfügung stehenden Wärmevorrichtungen — selbst, wenigstens in der Hauptsache, für seine Beköstigung sorgen. Ebenso wenig erwächst ihm für den auswärtigen Nachtaufenthalt eine nennenswerthe baare Auslage, da die Uebernachtung in dem verwaltungsseitig zur Verfügung gestellten Uebernachtungslokal erfolgt, so dass die gezahlten Nachtgelder beinahe in ihrem vollen Betrage als freie Einnahme betrachtet werden können.

Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse liegt es auf der Hand, dass die den Hilfsbremsern gezahlte Reiseentschädigung nach ganz anderen Gesichtspunkten beurtheilt werden muss wie beispielsweise die Vergütung, die dem mehr oder weniger auf die Benutzung der Hotels angewiesenen mittleren und höheren Beamten während der Dienstreise gezahlt wird. In diesem wesentlichen Unterschiede ist auch hauptsächlich die Ursache zu finden, dass die Nebenbezüge der etatsmässigen Bremser, welchen dieselben unter den gleichen Gesichtspunkten wie den Hilfsbremsern gewährt werden, bei Bemessung der Staatspension in der Weise in Anrechnung gebracht werden, dass ein Theil der jährlichen Nebenbezüge und zwar zum Betrage von 200 ℳ dem pensionsfähigen Diensteinkommen zugerechnet wird, während die sonst für Dienstreisen bewilligten Tagegelder und Reisekosten in keiner Weise pensionsfähig sind.

Betreffs der Anstellungsverhältnisse der Hilfsbremser muss übrigens nochmals betont werden, dass diese durchaus mit den Gesichtspunkten einer wirthschaftlichen Verwaltung, wie sie dem Staat zur Pflicht gemacht ist, im Einklange stehen. Dessenungeachtet hat die Staatsverwaltung im Interesse der Hilfsbediensteten eine sehr grosse Vermehrung der Etatsstellen für den nächstjährigen Etat in Aussicht genommen und deshalb liegt um so weniger Anlass vor, die Begehrlichkeit der betreffenden Bediensteten noch weiter anzustacheln und deren Vertrauen zu der Vorsorglichkeit ihrer vorgesetzten Behörde zu untergraben. Schliesslich sei noch bemerkt, dass auch die königliche Eisenbahndirektion Hannover gegenüber einem Artikel in der in Hannover erscheinenden „Deutschen Volkszeitung", in welchem gleichfalls darauf hingewiesen war, dass die Entlohnung der Hilfsbremser eine ungenügende sei, unter Beifügung spezieller Beläge festgestellt hat, dass diese Angabe durchaus unzutreffend sei.

Nach der bezüglichen Berichtigung der Angaben der „Deutschen Volkszeitung" seitens der königlichen Eisenbahndirektion Hannover rücken die Hilfsbremser in Hannover und Hainholz — um diese handelt es sich in dem Artikel hauptsächlich — allmählich bis zu einem Lohnsatz von 2,40 ℳ auf, der, abgesehen von den Fahr-, Stunden- und Uebernachtungsgeldern einen Jahresverdienst von 876 ℳ ergibt, während die Höhe der Nebenbezüge in vielen Fällen mehr als 30 ℳ monatlich beträgt.

Hiernach entsprechen die Lohn- und Anstellungsverhältnisse der Hilfsbremser durchaus den Dienstleistungen, und dies wird, wie von der königlichen Eisenbahndirektion Hannover besonders hervorgehoben wird, am besten dadurch bewiesen, dass andauernd ein starker Andrang zu diesen Stellen nicht nur aus anderen Zweigen der Eisenbahnverwaltung, sondern auch aus anderen Betrieben vorhanden ist. Rs.

Die Eisenbahntarifpolitik, besonders im Holzverkehr.*)

Von **Dr. Gottfried Zoepfl** in Nürnberg.

Wie auf anderen Gebieten der Wirthschaftspolitik, so sind auch auf dem der Verkehrspolitik unserer Zeit ganz bestimmte Aufgaben erwachsen, welche trotz aller Verschiedenheit im einzelnen deutlich erkennbar hervortreten in allen den Kulturländern, die eben auf der Höhe der Zeit stehen.

Wie unsere Urgrossväter den Ausbau eines Chausseenetzes, unsere Grossväter und Väter den Bau eines Eisenbahnnetzes fördern halfen, so ist es unsere Aufgabe, jetzt nach Vollendung der Eisenbahnen dieselben nicht blos in technischer, sondern namentlich auch in wirthschaftlicher Beziehung mit Hilfe einer möglichst durchdachten Tarifpolitik auf jene Höhe zu bringen, welche derartige Errungenschaften der Kultur nach längerer Entwickelung zu erreichen pflegen, bevor sie verblühen und neuen Erfindungen Platz machen. Ausser der höchsten Vervollkommnung des Eisenbahntarifwesens wird als zweite Aufgabe der Verkehrspolitik zur Zeit in jenen maassgebenden Kulturländern der Ausbau der lange vernachlässigten Wasserstrassen betrachtet und damit ein Wettbewerb zwischen dem immer mehr dem Höhepunkt seiner Leistungsfähigkeit entgegengehenden Eisenbahnwesen und der in gleicher Richtung entwickelten Binnenschifffahrt hervorgerufen — ein Wettbewerb, welcher für die Volkswirthschaft solcher auf der Höhe der modernen Verkehrspolitik stehenden Länder von grösstem Segen sein muss.

Ein Verkehrspolitiker, der diese Aufgabe der Zeit erkennt, wird weder ein einseitiger Wasserstrassenfreund, noch ein einseitiger Eisenbahnpolitiker mit obligatorischer Abneigung gegen die Binnenschifffahrt sein können: er wird vielmehr mit aller Energie auf die möglichste Vervollkommnung beider Verkehrsmittel zugleich hinarbeiten und nur darauf achten, dass bei diesem Wettkampfe die Waffen, das ist hier die technische Vollkommenheit, gleich sind.

Ich stehe mit diesem verkehrspolitischen Programm auf demselben Boden, auf welchen sich seit 2 Jahrzehnten die preussische Staatsregierung — in erster Linie natürlich das dortige Ministerium der öffentlichen Arbeiten — mit Entschiedenheit, wenn auch mit einer je nach Gunst der Zeitverhältnisse wechselnden Energie, gestellt hat, und mein Streben geht seit einer Reihe von Jahren dahin, das gleiche Programm in Bayern zur Geltung zu bringen.

Preussen ist uns vor allem im Ausbau der Wasserstrassen — ich darf wohl sagen — meilenweit voraus. Seine Ströme, Rhein, Weser, Elbe und Oder, sind in grossschifffahrtsfähigem Zustande, wichtige Kanäle in der Mark Brandenburg dienen dem Verkehr Berlins, der Bromberger Kanal verbindet Oder und Weichsel, der Oder-Spreekanal Oder und Elbe, der Dortmund-Emskanal den deutschen Westen mit der deutschen Nordsee, der Nord-Ostseekanal diese selbst mit der Ostsee. Eine Masse von Projekten stellen in absehbarer Zeit neue Verbindungen im Binnenlande und von diesem nach der Küste in Aussicht und das grosse Projekt des Rhein-Weser-Elbekanals soll eine durchgängige Verbindung des ganzen Landes von Osten nach Westen herstellen und weiterhin noch einen Anschluss nach Antwerpen erhalten.

Nicht minder rührig ist Preussen namentlich in allerneuester Zeit in der Verwirklichung des zweiten Theils des modernen verkehrspolitischen Programms, nämlich im Eisenbahntarifwesen. Die preussische Eisenbahntarifpolitik lässt deutlich das Bestreben erkennen, im Einklang zu bleiben mit der gesammten Handels- und Wirthschaftspolitik, deren realistischer, nur das Wohl des eigenen Landes ins Auge fassender Charakter es dahin brachte, dass unsere deutsche Grossindustrie auf dem Weltmarkte der englischen jetzt die Waage hält.

Die Grundsätze dieser Eisenbahntarifpolitik nun hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten, v. Maybach, in einem Schreiben an den preussischen Landeseisenbahnrath**) vom 30. Oktober 1884 übersichtlich dargelegt und sein Nachfolger hat sich noch im vorigen Jahre ausdrücklich zu denselben Ideen bekannt. Danach sollen möglichst billige Eisenbahntarife eingeführt werden:

I. Zur Förderung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Produktion durch erleichterte Zufuhr nothwendiger Roh- und Hilfsstoffe.

II. Zur Förderung des Absatzes einheimischer Erzeugnisse in die durch fremde Konkurrenz bedrohten Bezirke des Inlandes, sowie der Ausfuhr deutscher Erzeugnisse ins Ausland.

III. Zur Unterstützung des Handels deutscher Handelsplätze gegen die Konkurrenz fremder Plätze.

IV. Zur Unterstützung einheimischer Verkehrsanstalten, insbesondere der Staatseisenbahnen, gegen die Konkurrenz fremder Eisenbahnen und Wasserstrassen.

Gegenüber dem Einwande, dass billige, deutsche Tarife von Osten nach Westen, oder von Südosten nach Nordwesten auch der Landeinfuhr von Russland und Oesterreich zu gute kommen, hat der Minister mit Recht hervorgehoben, dass dieser Verkehr doch nur kurze Entfernungen mehr auf deutschen Eisenbahnstrecken zurücklegen kann. Gerade das in Preussen übliche System des Staffeltarifs, bei dem ja bekanntlich erst nach weiteren Entfernungen ein niedriger Einheitssatz eintritt, begünstigt, ohne dass damit den Abmachungen der Handelsverträge zuwider gehandelt würde, den inländischen Verkehr, während eine einheitlich niedere Grundtaxe ohne Staffel gleich von der Grenze ab der Einfuhr Oesterreichs und Russlands zu gute kommen würde.

Dagegen kommt der Staffeltarif von Osten nach Westen, von Süden nach Norden und von Südosten nach Nordwesten dem Absatz der einheimischen Produktion gegenüber dem Import von den Seehäfen, der ohnedies durch den billigen Wasserweg des Meeres, des Rheins und der anderen Ströme, des Dortmund-Emskanals und anderer Kanäle begünstigt wird, so lange zustatten, bis einmal in fernerer Zukunft durch den Ausbau der Wasserstrassen, des Rhein-Weser-Elbekanals und des Rhein-Main-Donaukanals, auch dem Osten und Südosten ein billiger Wasserweg zu Gebote steht, auf welchem dann ja zur Begünstigung des inländischen Verkehrs dasselbe Staffelsystem, das sich jetzt bei den Eisenbahnen bewährt, in der Festsetznng der Kanalgebühren eingeführt werden kann. Auf jeden Fall hat Bayern, an der Peripherie Deutschlands gelegen, ein Land, welches nach fast allen seinen Absatzgebieten und nach den Seestädten einen sehr weiten Weg zurückzulegen hat, nächst dem Osten Deutschlands, der vom rheinischen Markt noch um 300 km entfernter liegt als Bayern, das grösste Interesse an der Eisenbahntarifreform und insbesondere an den Staffeltarifen. Leider kennt man bei uns in Bayern das Staffeltarifsystem in weiteren Kreisen nur aus den wirklichen oder vermeintlichen üblen Erfahrungen, welche Bayern mit den infolge der Agitation vor einigen Jahren wieder abgeschafften preussischen Getreide- und Mehlstaffeltarifen von Osten nach Westen gemacht hat, allein damit ist doch gegen die Bedeutung des Staffeltarifsystems für Bayern nichts bewiesen, denn jener Staffeltarif war ja kein bayerischer, nicht zu Gunsten Bayerns eingeführt, sondern zu Gunsten preussischer mit Bayern konkurrirender Landestheile.

Damit komme ich zum letzten Punkte meiner allgemeinen Grundlegung einer modernen Verkehrs- und speziell Eisenbahntarifpolitik, welcher die Schonung oder Schädigung regionaler Interessen, d. h. der Interessen einzelner Gegenden gegenüber anderen deutschen Gegenden, betrifft.

In dieser Beziehung hat bei der Berathung des Grubenholzstaffeltarifs von Osten nach Westen im preussischen Landeseisenbahnrath ein Redner gegenüber den Einwänden des westlichen Waldbesitzes erklärt, im letzten Grunde handle es sich bei dieser Sache um die Frage, ob das regionale Interesse oder das Gesammtinteresse in Deutschland entscheiden solle; mit der Begründung des Deutschen Reiches habe das provinzielle Interesse seine Berechtigung verloren, nur das Interesse der Gesammtheit dürfe noch ausschlaggebend sein. Ein anderer Redner, Graf Zedlitz-Trützschler, schränkte diese Sätze dahin ein, dass die Interessen der einzelnen deutschen Gegenden berücksichtigt werden müssen, soweit es sich nicht darum handle, dem Auslande gegenüberzutreten. Nur wo es nachgewiesen sei, dass dem deutschen Osten oder Süden oder Westen die Aufgabe zufalle, eine Lücke in der Produktion einer deutschen Gegend auszufüllen, welche sonst das Ausland ausfüllen würde, nur da sei das Interesse des gesammten Reichs in Frage. Dieser Satz scheint mir das Richtige zu treffen, denn er stellt auf verkehrspolitischem Gebiete den auch sonst vertretbaren Grundsatz auf: „Erst das engere Vaterland, die Heimath, dann das Reich und zuletzt das Ausland“.

Wie sich die dargelegten Grundsätze einer zeitgemässen Eisenbahntarifpolitik immer mehr Geltung verschaffen, kann man an vielen im preussischen Eisenbahntarifwesen vorkommenden Beispielen ersehen. Und die grosse Anzahl dieser Beispiele dürfte beweisen, dass die von mir dargelegten Grundzüge einer zeitgemässen Eisenbahntarifpolitik nicht blos Büchertheorien sind, sondern in der Praxis bereits hinlänglich durchgeführt und erprobt sind.

*) Aus einem Vortrage, gehalten bei der konstituirenden Generalversammlung des Vereins bayerischer Holzinteressenten am 22. November 1897 in München (mit Genehmigung der Münchener „Allgem. Zeitung“ aus der Beilage zu Nr. 285/97 abgedruckt).

**) Abgedruckt in dem hier mehrfach benutzten I. Band der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des preussischen Abgeordnetenhauses 1896.

Es dürfte deshalb an der Zeit sein, dieselben Grundsätze und Reformen und dieselben ausserordentlich billigen Einheitssätze auch auf das Eisenbahntarifwesen des Holzverkehrs zu übertragen. Auch hier handelt es sich um die Förderung des Absatzes der einheimischen Produktion und die billige Versorgung der Industrie mit Roh- und Hilfsstoffen, um die Unterstützung einheimischer Verkehrswege gegen ausländische, ganz besonders aber um den zweiten der von den Ministern Maybach und Thielen aufgestellten Grundsätze ihrer Eisenbahntarifpolitik, nämlich um „Förderung des Absatzes einheimischer Erzeugnisse in die durch fremde Konkurrenz bedrohten Bezirke des Inlandes". Auch hier hat der deutsche Reichsgedanke auf verkehrspolitischem Gebiete in Kraft zu treten und die betheiligten Staatsverwaltungen zu einem gemeinsamen Vorgehen anzuspornen und dabei zu leiten, denn es handelt sich um die Förderung des Absatzes deutscher Gegenden nach anderen deutschen Gegenden, um dort eine Lücke in der Produktion auszufüllen, welche ausserdem vom Auslande ausgefüllt wird.

Die jetzt geplante deutsche Produktionsstatistik würde es ermöglichen, ein klares ziffermässiges Bild von den verschiedenen Interessen der deutschen Gegenden zu geben. Zur Zeit kann ich nur einige Andeutungen machen. Der Gesammtverkehr der deutschen Eisenbahnen in Holz betrug 1894—1895 9 954 587 t. Davon entfielen auf den norddeutschen Binnenverkehr 4 370 567 t; im einzelnen hatten in dem letzteren den grössten Holzverkehr Schlesien (750 000 t), die Provinzen Sachsen und Thüringen (597 000 t), Westfalen (576 000 t), Ost- und Westpreussen (453 000 t). Diese Ziffern besagen jedoch nicht alles, da der für den Holzverkehr so wichtige Versand auf dem Wasserwege hinzukommt. Für Bayern rechtsrheinisch lässt sich der Export mittelst Eisenbahn und Wasserweg auf 700 000 t berechnen und der bayerische Holzeisenbahnverkehr überhaupt auf 2 000 000 t. Der Werth des von Bayern exportirten Holzes dürfte jährlich etwa 50 000 000 ℳ betragen. Bayern ist also unstreitig jene deutsche Gegend, welche am meisten den Beruf hat, die Lücken der Produktion von Holz in anderen deutschen Gegenden im Wettkampf mit der ausländischen Konkurrenz auszufüllen, und die deutschen Staatsverwaltungen haben die Pflicht, Bayern in der Erfüllung dieses wirthschaftlichen Berufes mit allen ihren verkehrspolitischen Maassnahmen zu unterstützen, wenn anders sie auf Erhaltung und Vermehrung des deutschen Nationalvermögens so bedacht sind, wie es im neuen Deutschen Reiche ihre Pflicht ist. Zu den Gegenden mit lückenhafter Holzproduktion in Deutschland gehört vor allem das rheinisch-westfälische Industriegebiet, welches einen enormen Verbrauch an Bauholz und Schnittholz aufweist und allein schon an Grubenholz über 650 000 t konsumirt; dazu kommt das sächsische Industriegebiet und das grosse Verbrauchscentrum Berlin. Die Nothwendigkeit billiger Eisenbahntarife aus den deutschen Holzproduktionsgegenden dürfte um so einleuchtender sein, als bei den Produktionskosten und damit dem Preise des Holzes der Transport eine so ausschlaggebende Rolle spielt, wie bei wenigen anderen Artikeln des Güterverkehrs. Bei Grubenholz z. B. ist schon in der Mark Brandenburg der Verkaufspreis im Walde wesentlich niederer, als der Transportpreis nach dem Rhein. Der Preis des Grubenholzes beträgt in den Gegenden östlich der Elbe 3—4 ℳ für den Festmeter im Walde, am Rhein 10—12 ℳ ohne die Spesen.

Die Thatsache, dass in Deutschland die Produktionsherde und die Verbrauchscentren für Holz weder durch Kanäle — es fehlt hierfür besonders der Rhein-Weser-Elbekanal und ein brauchbarer Main-Donaukanal — noch durch billige Eisenbahntarife einander gehörig näher gerückt sind, kommt dem Auslande in dem Bestreben, die Lücken der deutschen Produktion mit eigenem Holz auszufüllen, ausserordentlich zu gute. Wenn man auch nicht, wie sehr viele Forstleute, der Ansicht huldigt, dass Deutschland seinen Bedarf an Holz — natürlich mit Ausnahme der bei uns nicht wachsenden Holzarten — vollständig selbst decken kann, so wird man doch den enorm gestiegenen Import von solchem Nutzholz, welches bei uns selbst wächst, als eine bedenkliche, einer gesunden nationalen Wirthschaftspolitik nicht entsprechende Thatsache betrachten müssen. Da eine Zollerhöhung für die nächsten 7 Jahre ausgeschlossen ist, zudem als zweischneidige Waffe für andere Zweige unserer Volkswirthschaft erst in letzter Linie ins Auge zu fassen ist, muss man verkehrspolitische Reformen erstreben, welche die Erzeugungs- und Gebrauchsgebiete für Holz einander näher bringen. Man darf sich dabei durch die Holzimportinteressenten nicht irre machen lassen und muss im voraus mit ihrem Widerstande rechnen, wie auch diese selbst aus ihren Interessen gar kein Hehl machen, sondern dieselben recht kräftig vertreten. Ein Beispiel hierfür bietet die vor einigen Jahren von der Eisenbahndirektion Altona beantragte Herabsetzung unserer Eisenbahntarife für amerikanisches Kiefernholz, die von den übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen damals abgelehnt wurde. Bezeichnend ist, dass Mannheim, der grosse Importhafen, damals gegen die Herabsetzung war, weil es eben die noch billigere Rheinschifffahrt hat, dass es aber zugleich ein eigenes Ausnahmetarifchen für amerikanisches Holz von Mannheim nach dem Süden und der Schweiz verlangte. Die Holzimportinteressenten haben um so weniger Anspruch auf eisenbahntarifarische Unterstützung in Deutschland, weil ihnen solche in ihren Bezugsländern, besonders in Oesterreich-Ungarn und Russland, in der Form von Exporttarifen und Refaktien in hohem Maasse gewährt werden, weil sie ferner in diesen Ländern selbst meist auch billige Binnenwasserstrassen benutzen können, weil sie ferner im Verkehr von Land zu Land den noch billigeren Seeweg benutzen und alsdann beim Eindringen in das deutsche Wirthschaftsgebiet abermals fast durchweg den billigen Wasserweg der Ströme und Kanäle zur Verfügung haben; denn vier Fünftel des deutschen Imports an Holz kommen auf dem Wasserwege herein. Oesterreich-Ungarn hat für den Export seines Holzes Eisenbahntarife, welche auf Einheitssätze von 2 und 1,6 ₰ herabgehen, Russland hat für seine Massenexportartikel, wie Holz, Petroleum usw., Exporttarife, vielfach auch Staffeltarife, deren Sätze auf 1,4—1,3 ₰ heruntergehen; die Billigkeit des Seeweges mögen Sie daraus ermessen, dass z. B. die Eichenholzexporte Slavoniens um 5—10 ℳ per Kubikmeter billiger über Fiume durch das mittelländische und atlantische Meer nach einem deutschen Rheinhafen verfrachtet werden, als auf der Eisenbahnstrecke Passau-Aschaffenburg. Von Amerika beträgt die Seefracht für 1 cbm Eichenholz, der bei uns einen Preis von 110—120 ℳ erzielt, nur 28 ℳ. Bei diesen Verhältnissen wird es begreiflich, dass es z. B. der Importfirma K. Gärtner in Hamburg möglich wird, amerikanisches Kiefernholz von Hamburg auf der Elbe nach Aken und Riesa zu bringen und dort auf die Eisenbahnen umzuschlagen, und ebenso findet darin die stets wachsende Bedeutung Mannheims als Importhafen für überseeisches Holz ihre Erklärung.

Ich sage, die wachsende Bedeutung, denn ich bin überzeugt, dass die Fluthwelle der ausländischen Konkurrenz, die vielleicht bei dem Artikel Getreide ihren Höhepunkt schon hinter sich hat, bei dem Artikel Holz noch lange nicht ihren Höhepunkt erreicht hat.

Den gegenwärtigen Stand des Imports mag man daraus entnehmen, dass im Durchschnitt der Jahre 1891 bis 1894 in Deutschland jährlich eingeführt wurden: 2 882 120 t Bau- und Nutzholz. Davon kommen auf:

Schweden und Norwegen .	396 111 t	= 13 %
Oesterreich-Ungarn	979 890 „	= 34 „
Russland	1 396 272 „	= 48 „
Vereinigte Staaten	68 758 „	= 2,5 „

Der Werth des 1894 eingeführten Holzes wird auf 118 000 000 Mark geschätzt. Schon aus dieser hohen Werthziffer kann man erkennen, dass es sich bei dem Holzimport zum weitaus grössten Theile um bereits bearbeitetes Holz, hauptsächlich Bretter, handelt, und es liegt ja auch nahe, dass man bei so weiten Entfernungen des Weltmarktes das Holz erst im bearbeiteten und dadurch leichteren und werthvolleren Zustand transportirt. In Schweden besteht sogar ein Gesetz, welches behufs Förderung der einheimischen Sägeindustrie die Ausfuhr von kleinem Stammholz, wie Grubenholz, geradezu verbietet. Dieser Charakter des deutschen Holzimports lässt erkennen, dass gegenüber der ausländischen Konkurrenz nicht blos die Urproduktion von deutschem Holz, der Waldbesitz und der dieses einheimische Holz absetzende Holzhandel, sondern namentlich auch die deutsche Sägeindustrie und der Handel mit deutschen Brettern ein gemeinsames Interesse haben. Insbesondere ist die Konkurrenz von Nordamerika her, namentlich durch die Erschliessung der südlichen Theile der Vereinigten Staaten, für die nächste Zukunft gefährlich. In diesen Urwäldern ist das Holz nahezu werthlos. Wie leistungsfähig die amerikanischen Sägewerke sind, geht daraus hervor, dass in den drei Waldstaaten Michigan, Wisconsin, Minnesota 25 708 Sägewerke in den letzten 14 Jahren 2 426 000 000 oder durchschnittlich im Jahre etwa 173 000 000 Festmeter Holz verarbeitet haben.

Wie ist nun dieser überseeischen Konkurrenz gegenüber die deutsche Holzproduktion und Sägeindustrie in den Stand gesetzt, die Lücken in der deutschen Produktion auszufüllen? Sind hier die regionalen Interessen und die Gesammtinteressen des Deutschen Reiches gegenüber den Interessen des Auslandes in gehöriger Weise gewahrt? Geniessen die Hauptproduktionsstätten für Nutzholz des östlichen und des südlichen Deutschland, insbesondere Bayern, dieselben günstigen Verkehrsbedingungen, wie das nach Deutschland Holz importirende Ausland? Sind die Einheitssätze ihrer Eisenbahntarife ebenso niedrig wie bei den Exporttarifen in diesen Ausfuhrländern, steht ihnen auch für vier Fünftel ihres Versandverkehrs ein enorm billiger Grossschifffahrtsweg zur Verfügung? Leider muss ich alle diese Fragen mit Nein beantworten.

Die bisher in Deutschland ausgebauten Wasserstrassen, wozu demnächst noch der Dortmund-Emskanal kommt, dienen gewiss auch dem inneren Verkehr, ganz besonders aber dem

Import- und Exportverkehr. Die eigentlichen Wasserstrassen für den inneren Verkehr, der Rhein-Weser-Elbekanal und der Main-Donaukanal, welche für die bedeutendsten agrarischen und industriellen deutschen Produktions- und Verbrauchsgebiete in beiderseitigem Interesse eine leistungsfähige Schifffahrtsverbindung bringen würden, werden merkwürdigerweise von den Vertretern der landwirthschaftlichen Interessen so heftig bekämpft, dass ihr Ausbau nicht zustande kommt. Ich sage „merkwürdigerweise", denn ich kann mir diese Thatsache nur erklären durch eine den landwirthschaftlichen Interessen recht schädliche Uebertragung der Feindschaft gegen die dem Importverkehr dienenden Wasserstrassen auf die ganz speziell dem eigenen inneren Verkehr Deutschlands nützenden Wasserstrassen. Diese Gegner schütten das Kind mit dem Bade aus. Gewiss sind der Rhein und die Elbe Wasserstrassen, welche den Import im hohen Maasse begünstigen, gewiss gilt auch gleiches vom Nord-Ostseekanal und dem Dortmund-Emskanal und gerade für die Holzeinfuhr von Russland und Schweden wird durch diese beiden Kanäle ein neuer sehr leistungsfähiger Verkehrsweg direkt ins Verbrauchsgebiet geschaffen — allein diesen Gefahren gegenüber ist es doch das allerschädlichste, wenn man nun die feindliche Stimmung gegen jene der Konkurrenz dienenden Verkehrswege auf die dem eigenen Verkehr und Absatz nützlichen Verkehrswege überträgt und, wie so viele unserer Vertreter landwirthschaftlicher Interessen, allen, mit Ausnahme von rein lokalen Verkehrsprojekten, absolut feindlich gegenübertritt. Da sollte man doch lieber den richtigen Mittelweg gehen und solche Verkehrsprojekte unterstützen, welche einer deutsch-nationalen Wirthschaftspolitik, der Verbindung deutscher Produktions- und Verbrauchsgebiete im höchsten Maasse förderlich sind. Man kann ja selbst die Wirksamkeit der beiden inländischen Wasserstrassen, des Rhein-Weser-Elbekanals und des Donau-Mainkanals, auf das deutsch-nationale Gebiet beschränken und gegen Oesterreich-Ungarn wesentlich abschwächen durch eine entsprechende Kanalgebührenpolitik. Wer aber, wie dies bei mir der Fall ist, der Anschauung ist, dass Deutschland für ein abgeschlossenes nationales Wirthschaftsgebiet zu klein bezw. zu reich an Industrie ist, dass nur ein grösseres, mitteleuropäisches, in erster Linie deutsch-österreichisch-ungarisches Verkehrsgebiet die Bedingungen für eine möglichst selbständige Wirthschaftspolitik bietet, der wird auch jene Verkehrsprojekte rückhaltslos unterstützen, welche der Förderung des Verkehrs zwischen Deutschland und Oesterreich dienen. Immer aber ist es nöthig, ein Verkehrsprojekt einzeln nach allen in Betracht kommenden Beziehungen hin zu studiren bezw. durch die Staatsverwaltung studiren zu lassen und niemals sollte man, wie dies in Bayern beim Donau-Mainkanal der Fall ist, ein Verkehrsprojekt aus allgemeiner Voreingenommenheit ohne solche eingehende Prüfungsarbeiten von vornherein verwerfen. So schädlich unstreitig der im Bau begriffene Dortmund-Emskanal der Produktion und dem Absatz des bayerischen Holzes werden wird, so nützlich wäre diesen der projektirte Donau-Mainkanal, ebenso nützlich, wie dem zweiten bedeutenden Holzproduktionsgebiete Deutschlands, dem östlichen Deutschland, der Rhein-Weser Elbekanal. Beide Kanäle sind aber nicht gebaut — mit dem alten Donau-Mainkanal brauche ich wohl nicht mehr zu rechnen — und deshalb ist in Bezug auf den billigen Wasserweg der Absatz der wichtigsten deutschen Produktionsplätze für Holz gegenüber ihrer ausländischen Konkurrenz ganz entschieden in einem überaus schwerwiegenden Nachtheile.

In einem nicht minder schweren Nachtheile ist die deutsche Holzproduktion und Sägeindustrie gegenüber ihren deutschen Absatzgebieten auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens. Während in den ausländischen Exportländern die Nutzholztarife auf Einheitssätze von 1,5 ₰ heruntergehen, während auch in Deutschland für fast alle wichtigeren Massengüter und selbst für höherwerthige Güter als Nutzholz, wie ich einleitend gezeigt habe, in den letzten Jahren ausserordentlich niedere, bis auf den Einheitssatz von 1 ₰ herabgehende Eisenbahntarife behufs Förderung des deutschen Exports, behufs Bekämpfung des ausländischen Imports und namentlich zur engeren Verbindung deutscher Produktions- und deutscher Verbrauchsgebiete eingeführt worden sind, bestehen bei den Eisenbahntarifen für Holz in Deutschland im grossen und ganzen noch dieselben Verhältnisse wie sie vor 20 Jahren eingeführt worden sind, und die vereinzelten Ansätze zu Reformen, die ich sogleich mittheilen werde, beweisen nur, wie nothwendig eine allgemeine durchgreifende Reform des Holz-Eisenbahntarifwesens in Deutschland ist.

Der Artikel Holz ist in Deutschland bekanntlich in die 3 Spezialtarife aufgetheilt, deren Klassifikation für Deutschland einheitlich ist, zu welchen aber von den einzelnen Staaten mit selbständiger Eisenbahnverwaltung eigene Ausnahmetarife auf eigenem Gebiet sowohl, wie auch in Vereinbarung mit angrenzenden Staaten eingeführt werden können. Die Spezialtarife sind also nur als Klassifikationen, als Eintheilungen der Güter zu betrachten, und ihre Tarifsätze sind nur Normalsätze welche nur da gelten, wo kein eigener Ausnahmetarif eingeführt ist. Die meisten Güter in Deutschland dürften aber wohl zu Ausnahmetarifen befördert werden. Das Holz des Spezialtarifs I ist das spezifisch-ausländische Holz, dessen Kultur bei uns nicht betrieben wird. Die höheren Tarifsätze für dieses Holz sind schon durch den höheren Werth desselben bedingt. Das Holz, das uns hier interessirt, nämlich das in deutschen Wäldern gepflanzte Bau- und Nutzholz in roher und verarbeiteter Form, steht bei uns im Spezialtarif II und III. Der Spezialtarif II enthält alles höherwerthige Nutzholz, vor allem das höherwerthige unverarbeitete Stammholz, dann das zu Brettern oder Cellulose und Holzstoff bereits verarbeitete Holz; in den Spezialtarif III ist das geringerwerthige Holz aufgenommen. Diese tarifarische Eintheilung unseres deutschen Holzes in Spezialtarif II und III ist nun gerade 20 Jahre alt, praktisch aber so gut wie bedeutungslos, denn der ganze deutsche Holzverkehr wickelt sich ab auf der Grundlage von Ausnahmetarifen zu Spezialtarif II und Spezialtarif III, und schon daraus ist ersichtlich, dass die Tarifirung des Holzes für eine durchgreifende Reform reif, ja überreif geworden ist.

Im einzelnen wird das Sägeholz des Spezialtarifs II, das sind also die Bretter, in Deutschland auf Grund von hierfür eingerichteten Ausnahmetarifen für 3 ₰ das Tonnenkilometer gefahren. In Bayern hat man dafür den Ausnahmetarif 1 a mit dem Einheitssatze von 3 ₰, im Wechselverkehr Bayerns mit den angrenzenden deutschen Staaten ergibt sich bei Aufrechnung der Fracht in einzelnen Fällen ein Einheitssatz von 2,8 ₰ in einem Falle von 2,78 ₰; ausserdem hat Bayern für den Exportverkehr mit Italien, Frankreich, Schweiz, Belgien und den Niederlanden ermässigte Einheitssätze erreicht, welche auf die Grundtaxe von 3 Cts. herabgehen, praktisch aber wegen des ganz bedeutungslos gewordenen bayerischen Holzexportes nach diesen Ländern so gut wie wirkungslos sind. Das Stammholz des Spezialtarifs II wird in Norddeutschland gleichfalls nach dem Ausnahmetarif von 3 ₰ befördert, in Württemberg, Baden und Bayern bestehen für dieses Holz eigene Ausnahmetarife, welche einen Einheitssatz von 2,7 ₰ aufweisen. In Bayern ist dies der Ausnahmetarif 1 b. Ausserdem hat Bayern im Wettbewerb mit dem Holzexportverkehr aus Bayern nach Heilbronn den Ausnahmetarif 9 zu Spezialtarif II, den sogen. Main-Umschlagstarif, welcher in einzelnen Relationen auf den Satz von 2,2 ₰ herabgeht, im Durchschnitt aber eine Grundtaxe von 2,5 ₰ aufweist.

In Preussen ist ausser dem allgemeinen Ausnahmetarif mit dem Einheitssatz von 3 ₰ für alles Holz des Spezialtarifs II eine ganze Reihe von niedrigeren Ausnahmetarifen namentlich im Laufe der letzten Jahre eingeführt worden, insofern als die Hölzer dieses Tarifs, also vor allem Stammholz, Bretter und das Fabrikat „Cellulose", nur in einem ganz platonischen Verhältniss zu dem Spezialtarif II und seinem Einheitssatz von 3,5 ₰ stehen, dass ferner der allgemeine Ausnahmetarifsatz von 3 ₰ für alle Hölzer des Spezialtarifs II in der Hauptsache auch nur eine leere Form ist, dass Preussen vielmehr praktisch das Holz des Spezialtarifs II, nämlich Bretter und Stammholz, auf den für den Holzverkehr wichtigen Strecken mit Staffeltarifen bis zu 2,2 ₰ oder wenigstens mit Einheitssätzen von 2,6 und 2,4 ₰ transportirt; bei dem Cellulosefabrikat geht der Staffeltarif gar auf den Einheitssatz von 1 ₰ herunter.

Die Einreihung des höherwerthigen Nutzholzes in den Spezialtarif II ist also nur noch eine Form und auch die Festhaltung des Werthunterschieds tritt gegenüber der immer mehr individuell werdenden Gütertarifirung auf Grund bestimmter wirthschaftlicher Bedürfnisse zurück. Sonst könnte der werthvollste Artikel unter den Hölzern des Spezialtarifs II, nämlich das Cellulosefabrikat, nicht einen Ausnahmestaffeltarifsatz von 1 ₰ erhalten, während derselbe Satz für Stammholz und Bretter nur bis 2,2 ₰ herabgeht. Ueber kurz oder lang werden in Norddeutschland für Stammholz und Bretter genau dieselben äusserst niedrigen Staffeltarife und Einheitssätze eingeführt sein, welche, wie ich schon dargelegt habe, für die meisten anderen wichtigen Massengüter, Kohle, Steine, Metalle, Salze usw., für den Exportverkehr und für den Absatz von den deutschen Produktionsgebieten zu den deutschen Verbrauchsgebieten bereits eingeführt sind. Das liegt ganz in der Richtung der preussischen Eisenbahntarifpolitik und dass die Ausdehnung derselben auf Holz nicht mehr lange auf sich warten lässt, das beweist klar die heuer erfolgte Reform der preussischen Eisenbahntarife für das Holz des Spezialtarifs III.

Dem Spezialtarif III sind nämlich eingereiht: die geringerwerthigen Hölzer, und zwar besonders das Brennholz und das Grubenholz, dann das Rohmaterial für die chemische Cellulosefabrikation, das ist Stammholz mit einer auf 2,5 m begrenzten Länge, dann das für die mechanische Holzstofffabrikation bestimmte Rohmaterial, das sogen. Schleifholz mit einer auf 3,5 m begrenzten Länge und einer auf 20 cm begrenzten Stärke.*) Während für das Celluloseholz in Bayern die eigentlichen Sätze

*) Von den sonstigen Hölzern dieser Gruppe seien noch erwähnt: Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz bis 1,25 m Länge und 20 mm Dicke.

des Spezialtarifs III, nämlich 2,7 bis 2,2 ₰ bei Entfernungen über 100 km, gelten, haben wir in Bayern für Schleifholz im inneren bayerischen Verkehr und im Verkehr mit Sachsen einen Ausnahmetarif zu Spezialtarif III mit dem Satz von 2 ₰. In Preussen und Hessen dagegen wurde heuer — und das ist eine sehr wichtige Thatsache — gleichzeitig mit der Einführung des Rohstofftarifs für die Brennmaterialien: Kohle, Torf und Brennholz, der Rohstofftarif auch auf sämmtliche Hölzer des Spezialtarifs III, Celluloseholz, Schleifholz, Grubenholz usw. ausgedehnt, und die weitere Ausdehnung desselben auf Nutzhölzer des Spezialtarifs II ist in Preussen wohl nur eine Frage der nächsten Zukunft, ich darf wohl sagen, des nächsten Jahres. Wie ich schon dargelegt habe, beträgt die Fracht nach dem Rohstofftarif für 1 tkm bei Entfernungen von 1 bis 350 km 2,2 ₰ und über 350 km 1,4 ₰ + 7 ₰ Abfertigungsgebühr bei Ladungen von 10 000 kg. Nach dem Vorbilde Preussens beschloss heuer auch die bayerische Regierung, den Rohstofftarif, welchen sie seinem ursprünglichen Inhalt nach für Düngemittel usw. bereits eingeführt hat, auch auf die Kohlen auszudehnen, dagegen konnte sich Bayern nicht entschliessen, den Rohstofftarif auch auf die Hölzer des Spezialtarifs III auszudehnen, und beschränkte sich auf die Einbeziehung des Grubenholzes in den Rohstofftarif.

Die Frage, ob Bayern gut daran that, mit der Einbeziehung der sämmtlichen Hölzer des Spezialtarifs III in den Rohstofftarif zu zögern, führt mich zum Schluss meiner Darlegungen zu der Frage, wie das bayerische Eisenbahntarifwesen für Holz überhaupt umzugestalten ist, um den Bedürfnissen und Anforderungen der Zeit zu entsprechen; denn es ist doch klar, dass eine einseitige Einführung des Rohstofftarifs, also des 1,4 ₰-Satzes für das Celluloseholz und Schleifholz unter Beibehaltung des ganz veralteten, viel zu hohen 3 ₰-Satzes für Bretter, sowie auch des 2,7 ₰-Satzes für Stammholz, eine Ungerechtigkeit gewesen wäre. Preussen konnte sich die Tarifherabsetzung für die Hölzer des Spezialtarifs III eher gestatten, denn die Erzeugung von höherwerthigem Stammholz und von Brettern fällt dort nicht so schwer in die Waagschale wie bei uns in Bayern und zudem sind in Preussen, wie ich gezeigt habe, bereits mehr und billigere Ausnahmetarife für diese Holzarten des Spezialtarifs II eingeführt, als bei uns in Bayern. Trotzdem wird auch Preussen noch die Konsequenz der Ausdehnung des Rohstofftarifs auf die Hölzer des Spezialtarifs III ziehen müssen durch weitere sehr niedrige Ausnahmetarife für die Hölzer des Spezialtarifs II oder durch Einbeziehungen auch dieser Hölzer in den Rohstofftarif. Ob dieser dann mit der Zeit der einheitliche neue Eisenbahntarif für alles Nutzholz wird oder vielleicht ein anderer Staffeltarif, ob sich überhaupt für das ganze Deutsche Reich eine Einheitlichkeit in der Tarifirung von Holz durchführen lässt, ob man sich bei separatem Vorgehen in den einzelnen Gebieten nicht besser den Bedürfnissen anpassen kann, das sind Fragen, welche zur Zeit nicht viel Bedeutung haben, nachdem jetzt einmal der Weg des separaten Vorgehens in den einzelnen Staaten beschritten worden ist und namentlich Preussen mit seiner Ausdehnung des Rohstofftarifs auf die Hölzer des Spezialtarifs III einen folgenschweren Schritt nach dieser Richtung gethan hat. Dadurch ist die Grundlage für Holz-Eisenbahntarifreform in Bayern eine andere geworden. In meiner vorjährigen Schrift „Die Eisenbahntariffrage unsres Holzverkehrs“ habe ich versucht, eine die verschiedenen Interessen ausgleichende Tarifreform vorzuschlagen. Es lag damals vor der von Baron Cetto im Eisenbahnrath gestellte Antrag und der ähnliche Antrag des Holzhändlervereins, nämlich die Bretter aus Spezialtarif II in Spezialtarif III zu versetzen und für rohes Nutzholz aller Art einen neuen einheitlichen Tarif aufzustellen. Ich eignete mir diese Anträge an und hielt mich überhaupt möglichst im Rahmen der hergebrachten Tarifgrundlagen. Jetzt aber, nachdem ich sehe, dass die in Deutschland maassgebende preussische Eisenbahntarifpolitik immer mehr sich von der alten Schablone entfernt, allerdings ohne neue einheitliche Tarifgrundsätze zu suchen, wenn man nicht das Staffeltarifsystem dafür halten will, und sich als Richtschnur nur ein bestimmtes nationalökonomisches Bedürfniss dienen lässt, bin ich zu der Ansicht gelangt, dass man in dem Bestreben nach Reform unsrer bayerischen Eisenbahntarife weitergehen kann und soll, als ich es noch im vorigen Jahre für zweckmässig erachtete. Die Erwägung, dass jetzt in Norddeutschland die sämmtlichen Hölzer des Spezialtarifs III zum Satze von 1,4 ₰ gefahren werden, dass ferner in anderen preussischen Ausnahmetarifen zu Spezialtarif II so verhältnissmässig hochwerthige Artikel wie Cellulose zu Einheitssätzen bis herab auf 1 ₰ befördert werden, dürfte es rechtfertigen, dass ich jetzt andere Tarifziffern für richtig halte, als in meiner vorjährigen Schrift, von deren sonstigem Inhalte ich deshalb nichts zurückzunehmen brauche. Wenn Preussen so weit geht, dann wird Bayern, welches keine Importinteressen in Holz hat, wie Preussen durch seine Seestädte, sondern nur Exportinteressen, kaum auf den 20 Jahre alten Grundlagen seiner Holz-Eisenbahntarife stehen bleiben können. Die bayerische Regierung scheint dies selbst zu fühlen, denn sie erklärte durch ihren Regierungsdirektor Hauck in der letzten Sitzung des bayerischen Eisenbahnraths, Bayern werde zwar bezüglich der Ausdehnung des Rohstofftarifs auf alle Hölzer des Spezialtarifs III Preussen ebenso wenig folgen wie Württemberg und Baden, allein die Frage werde im Auge behalten und insbesondere die Möglichkeit der Rückwirkung auf den bayerischen Holzabsatz und die bayerische Holzausfuhr nicht ausser Acht gelassen werden.

Ich darf es wohl bei dieser Gelegenheit als sehr rathsam bezeichnen, dass Bayern bei dem gegenwärtigen Bestreben Preussens, die deutschen Produktionsgebiete, z. B. das niederrheinische Industrie- und Bergbaugebiet, mit den wichtigsten deutschen Verbrauchscentren durch möglichst niedere Ausnahme- und Staffeltarife zu verbinden, seine Anschlusserklärung jeweilig davon abhängig macht, dass auch Preussen für einen bayerischen Exportartikel, wie z. B. Holz, seine Theilnahme an einer Ausnahmetarifirung erklärt.

(Die weiteren Ausführungen des interessanten Vortrags beschäftigen sich mit den speziellen Holztarifverhältnissen Bayerns und den einzelnen Ausnahmetarifen, welche für das bayerische Bereich Geltung haben. Zum Schluss empfiehlt der Vortragende eine Revision des bestehenden Tarifs für rohes Nutzholz auf einer ermässigten einheitlichen Grundlage, sowie die Einführung erniedrigter Tarifsätze für die Fabrikate der bayerischen Sägesowie Cellulose- und Holzstoffindustrie eventuell in der Richtung, dass für sämmtliche Artikel dieser Art ein Staffeltarif wie er in Preussen für den Absatz der schlesischen Cellulosefabriken nach den Seehäfen besteht, eingeführt werde.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. die am 18. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 17,180 km lange Strecke Beraun-Dusnik der k. k. österreichischen Staatsbahnen;
2. die am 12. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene, im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehende 32,6 km lange Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów;
3. die am 9. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 65,056 km lange Lokalbahn Szolnok-Félegyháza, im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehend und
4. die am 16. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 36,2 km lange Strecke Settenz-Lobositz (St. E. G.) der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Eröffnung der Fertövidéker (Neusiedlersee) Lokaleisenbahn. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn. Die Strecke Kis-Czell-Pándorf (Fertövidéker Lokaleisenbahn) ist nicht am 15., sondern am 19. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden (vergl. Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten Nr. 96 d. Ztg. S. 992).

Schliessung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. Januar 1898 wird die nur für Wagenladungsgüter nach und von dem Packhofe dienende Güterabfertigungsstelle auf dem Bahnhofe Magdeburg-Fischerufer geschlossen werden. Die Abfertigung dieser Güter wird von dem genannten Tage an durch die erweiterte Güterabfertigungsstelle auf dem Bahnhofe Magdeburg-Alte Neustadt erfolgen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Szolnok-Arad, zwischen den Stationen Kurtics und Arad, von ersterer 8, von letzterer 10 km entfernt gelegene Haltestelle Sofronya, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr gedient hat, ist zu einer Station erweitert und am 25. November d. J. auch für den Eil- und Frachtgutverkehr eröffnet worden. Lebende Thiere sowie solche Güter, zu deren Auf- oder Abladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, werden von oder nach dieser Station nicht befördert.

Bezeichnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Die an der Neubaustrecke Glatz-Landeck-Seitenberg belegenen Stationen Landeck und Ullersdorf führen den Zusatz Landeck i/Schlesien und Ullersdorf a/Biele.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4681 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 4699 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Dampfheizschläuche der Fahrbetriebsmittel (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 4705 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 4716 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Zurückziehung eines mit Schreiben der geschäftsführenden Verwaltung Nr. 335 vom 30. Januar 1895 überwiesenen Streitfalles (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 4722 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 4725 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 20. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. Januar k. J. wird der 6. Nachtrag zur 4. Ausgabe der Kundmachung 9 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auflieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat November d. J. ergibt für 67 Bahnen, die schon im November 1896 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 41 054,09 km.

Einnahme	im ganzen ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im November 1897					
aus dem Personenverkehre	27 947 692	+ 2 148 114	695	+ 42	+ 6,43
aus dem Güterverkehre	89 644 449	+ 4 366 995	2 193	+ 72	+ 3,39
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende November 1897					
aus dem Personenverkehre	263 644 525	+ 13 129 359	7 755	+ 235	+ 3,13
aus dem Güterverkehre	578 299 277	+ 25 619 584	16 704	+ 399	+ 2,45
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende November 1897					
aus dem Personenverkehre	61 293 460	+ 3 220 966	10 343	+ 467	+ 4,73
aus dem Güterverkehre	120 494 987	+ 4 275 702	20 032	+ 545	+ 2,80

Eröffnet wurden: am 14. November Glatz-Seitenberg 24,60 km (königliche Eisenbahndirektion in Breslau); am 25. November Deuben-Corbetha 23,41 km, Langensalza-Gräfentonna 7,20 km und Döllstädt-Kühnhausen 13,90 km (königliche Eisenbahndirektion in Erfurt).

— Für die **Vervollständigung des deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung** werden im Reichsetat für 1898 6 698 860 ℳ gefordert. Den Hauptheil dieser Summe macht die letzte Rate des Reichszuschusses zu den Kosten des zweigeleisigen Ausbaues der Strecken Frankfurt a. O.-Posen, Leipzig-Eilenburg, Finsterwalde-Bentschen und Cottbus-Lissa mit 3 814 200 ℳ aus. Als Zuschuss zu den Herstellungskosten der südbadischen Umgehungsbahnen werden 248 760 ℳ, zu örtlichen Ergänzungsanlagen, welche für die Durchführung der Militärtransporte im Mobilmachungsfalle nothwendig, für den Friedensverkehr aber, soweit das Reich sich finanziell betheiligt, ohne Nutzen sind, 898 900 ℳ, als reichsseitig zu leistender Zuschuss zu den Herstellungskosten des dritten und vierten Geleises auf der Strecke Ludwigshafen a. R.-Schifferstadt als erste Rate 800 000 ℳ, für den zweigeleisigen Ausbau der Strecke Posen-Schneidemühl als erste Rate 800 000 ℳ, für die Herstellung des dritten und vierten Geleises auf der Strecke Köln (Hauptbahnhof)-Kalscheuren als erste Rate 400 000 ℳ und für den zweigeleisigen Ausbau der Strecke Kalscheuren-Euskirchen als erste Rate 240 000 ℳ gefordert.

— In der am 15. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des **Bezirks-Eisenbahnraths Breslau** wurden im wesentlichen die Beschlüsse des vorberathenden Ausschusses in seiner Sitzung vom 16. November bestätigt. Der Bezirks-Eisenbahnrath beschloss, bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten dahin vorstellig zu werden, eine Detarifirung der Zuckertransporte, welche zum Export bestimmt sind, während der Zeit des Schifffahrtsschlusses auf Grundlage des Spezialtarifs III entweder im allgemeinen oder aber durch Erstellung besonderer Ausnahmetarife für Schlesien und Posen baldigst zu veranlassen.

— Von der königlichen Eisenbahndirektion Essen wird zunächst ein Versuch mit eisenbahnseitig beschafften Viehkäfigen für die **Beförderung von Kleinvieh** gemacht werden. Es sind 7 solcher Käfige, von denen 3 dem Essener Hauptbahnhofe und je 2 den Güter-Abfertigungsstellen der Bahnhöfe Bochum-Süd und Dortmund überwiesen sind, in Benutzung genommen. Unter Vermeidung der Einstellung besonderer Wagen sollen die zweckmässig eingerichteten Viehkäfige im Packwagen oder in anderen geeigneten Wagen der Züge aufgestellt werden. Ueber ihre Bewährung haben die genannten Stationen bis zum 20. März 1898 an die betreffenden Verkehrsinspektionen zu berichten.

— Vor einiger Zeit brachte die „Frankfurter Zeitung" eine aus den „Neuen hessischen Volksblättern" entnommene Mittheilung, wonach der bisher auf dem rechtsrheinischen Wege im D-Zug 2 laufende **Speisewagen Frankfurt-Basel** auf Anordnung der preussischen Staatsbahnverwaltung auf den linksrheinischen Weg Frankfurt-Darmstadt-Ludwigshafen abgelenkt worden sei. Diese aus Konkurrenzrücksichten gegen die Main-Neckarbahn getroffene Maassnahme habe indess wieder rückgängig gemacht werden müssen, weil die Zollbehörde in Basel die Verzollung der in dem Wagen vorhandenen Gegenstände verlangt und diesen letzteren mit Beschlag belegt habe — ein Vorgehen, welches eine grosse „Verblüffung auf Seiten der deutschen Eisenbahnbeamten" zur Folge gehabt hat.

Zur Richtigstellung dieser — von vornherein unglaubwürdigen — Mittheilung ist der „Frankfurter Zeitung" seitens der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. folgendes Schreiben zugegangen:

„Das Abendblatt Ihrer geschätzten Zeitung brachte am 1. Dezember d. J. unter der Bezeichnung: ‚Zur Ablenkung' eine Nachricht, die den ‚Neuen hessischen Volksblättern' entnommen ist. Die Angaben in diesem Artikel sind unrichtig, und wir ersuchen demgemäss ergebenst, von der folgenden amtlichen Darstellung des Vorfalles gefälligst Kenntniss zu nehmen. Bei dem rechtsrheinisch nach Basel fahrenden Zuge D 2 musste am 5. v. Mts. auf Station Halle der Küchenwagen wegen Tragfederbruchs ausgesetzt werden. Dieser Wagen wurde mit grösster Beschleunigung wiederhergestellt und lief am 6. November mit dem über den linksrheinischen Weg Frankfurt-Darmstadt-Ludwigshafen verkehrenden Zuge D 6 ausser Dienst nach Basel (Centralbahnhof), um am 7. November bei D 12/1 wieder seinen regelrechten rechtsrheinischen Lauf aufzunehmen. Der den Wagen begleitende Kellner hatte es versäumt, den Küchenraum bei Ankunft des Zuges auf dem schweizer Centralbahnhofe durch das deutsche Zollamt unter Verschluss stellen zu lassen, und die grossherzoglich badische Abfertigungsstelle Basel nahm deshalb bei der Ueberführung des Wagens nach dem badischen Bahnhofe eine Verzollung seines Inhaltes vor. Es handelte sich hiernach nicht um die Ablenkung eines Speisewagens von der Main-Neckarbahn, sondern lediglich um den Leertransport eines aus der Reparatur gekommenen Küchenwagens, der mit der schnellsten Fahrgelegenheit nach Basel geschafft werden musste, um dort in den Betrieb wieder eingestellt zu werden. Die Verzollung der im Küchenraume des Wagens vorhandenen Gegenstände hat lediglich der Pächter des Küchenwagens oder dessen Kellner zu veranlassen oder zu verantworten. Von einer ‚Verblüffung auf Seiten der deutschen Eisenbahnbeamten' konnte gar keine Rede sein, weil täglich beim Zuge D 6 der Küchenraum in Basel unter Zollverschluss gelegt wird und dem Personal sehr wohl die Folgen bekannt sind, welche die Nichtbeachtung dieser für alle Fälle getroffenen Anordnung nach sich zieht."

— Auf eine Anfrage der königlichen Eisenbahndirektion in Halle a. S., ob durch die in Aussicht genommene Ermässigung der **Frachtsätze für Palmkernöl** von Harburg a. E. und

für **Harz** von Hamburg nach Galizien und der Bukowina der Wettbewerb inländischer Anstalten für die Ausfuhr der genannten Handelsartikel geschädigt werden würde, und **ob** und welche Bedenken sonst etwa bestehen, antwortete die Leipziger Handelskammer auf Grund einer Umfrage, dass die Interessen des Bezirks durch die beabsichtigte Frachtermässigung unmittelbar nicht berührt werden, insofern für jetzt wenigstens die Ausfuhr der Erzeugnisse, zu welchen Palmkernöl gebraucht wird, wegen des zu hohen österreichischen Zolles, unmöglich sei. Einer der gehörten Sachverständigen spreche allerdings den Zweifel aus, ob es möglich sein werde, mit der billigen Wasserfracht, die von Hamburg oder Harburg bis Breslau weniger als 1 ℳ. betrage, in Wettbewerb zu treten. Da fernerhin ein anderer darauf aufmerksam mache, dass durch eine etwaige Ausdehnung der Maassregel **auf** Kokosöl die deutsche Seifenindustrie allerdings erheblich geschädigt werden würde, müsse sich die Kammer jedenfalls gegen solche Ausdehnung aussprechen.

— Wie verlautet, sind den Eisenbahnwagen-Fabriken neben den 2000 bedeckten und den 8000 offenen **Güterwagen**, die jüngst von den preussischen Staatsbahnen bestellt wurden, noch einige Tausend Stück zusätzlich in Auftrag gegeben worden.

— Von der der niederlausitzer Eisenbahngesellschaft konzessionirten Nebeneisenbahn von Lübben über Uckro und Alt-Herzberg nach Falkenberg ist am 20. d. Mts. die 8,0 km lange **Theilstrecke von Luckau nach Uckro N.-L.** mit der Zwischenstation Zöllmersdorf für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

— Dem Kreise Lübben (Regierungsbezirk Frankfurt a/O.) ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für die von ihm geplante **Kleinbahn von Lübben nach Cottbus** in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

— Die Arbeiten für die **elektrische Eisenbahn Altona-Blankenese** werden mit Eintritt des kommenden Frühjahres in Angriff genommen und so beschleunigt werden, dass die Inbetriebnahme der Bahn innerhalb der konzessionsmässig vorgesehenen Frist, nämlich Ausgang August 1898, erfolgen kann.

— **Aus dem sächsischen Landtage.** Die II. Ständekammer hat für die Einrichtung und Ausführung der Centralisirung von Weichen und Sicherung der Signalvorrichtungen, die bis zum Jahre 1900 beendigt sein sollen, einen weiteren Betrag von 1 122 000 ℳ. bewilligt. Ferner wurden zur Beschaffung von 111 normalspurigen Lokomotiven, 72 Tendern und 6 schmalspurigen Lokomotiven 5 942 800 ℳ., sowie zur Vermehrung der normalspurigen Personenwagen um 225 Stück, der normalspurigen Güterwagen um 1 971 Stück und Beschaffung von 401 Personen- und Güterwagen für Schmalspurbahnen 11 352 850 ℳ. angewiesen. Der Kammerdeputation ging seitens der Regierung in Bezug auf Einschränkung bezw. Beseitigung der Kupees I. Klasse folgende Erklärung zu: „Die Frage betreffs einer allgemeinen Einschränkung der Zahl der Kupees I. Wagenklasse steht mit der Personen-Tarifreform, welche fortgesetzt den Gegenstand der Erörterung bei den deutschen Eisenbahnen bildet, im engsten Zusammenhang. Inzwischen ist das Finanzministerium bereit, die Beschränkung der I. Wagenklasse im Lokalverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen, insbesondere auf Nebenlinien, erörtern zu lassen und wird nach eingehender Erwägung der einschlagenden Verhältnisse die bezügliche Entscheidung von Fall zu Fall getroffen werden. Bei den Bestellungen der Wagen, gleichwie bei den Lokomotiven und Tendern werden die sächsischen Werke soweit als möglich berücksichtigt werden, beziehentlich sind sie berücksichtigt worden. Für die Ausrüstung weiterer Betriebsmittel mit der Luftdruckbremse (System Westinghouse) werden 108 300 ℳ. bewilligt. Hierbei kam zur Sprache, dass von den in den Personenwagen angebrachten Nothsignalen seit Einführung der durchgehenden Bremsen 49 mal, und zwar in allen diesen Fällen missbräuchlich, Gebrauch gemacht worden ist. Zur Aufstellung leerer Wagen musste endlich die Kammer die Herstellung von 19,5 km Geleisen mit einem Aufwand von 510 000 ℳ. bewilligen.

— Nach einem Gesammtministerial - Beschluss werden von jetzt ab im schriftlichen Verkehr aller **sächsischen Staatsbehörden** unter einander **Höflichkeitsformen** wie „gehorsamst, ehrerbietigst, geneigtest, gefälligst, ergebenst usw." nicht mehr angewendet. Auch bei Gesuchen und Eingaben der Beamten an ihre vorgesetzten Behörden hat die Anwendung solcher Höflichkeitsformen zu unterbleiben. Unseres Wissens ist dies der erste Vorgang einer radikalen Beseitigung jahrhunderte alter Gepflogenheiten dieser Art.

— Nach dem soeben erschienenen Jahresbericht der **badischen Staatseisenbahnen** wiesen die Züge für **Personenbeförderung** im Durchschnitt 10,01 Sitze I. Klasse, 30,96 II. Klasse und 105,01 III. Klasse auf, die in I. Klasse von 0,87, in II. Klasse von 6,98 und in III. Klasse von 25,70 Personen besetzt waren. Die Einnahmen daraus beliefen sich für die I. Klasse auf 1 106 996 ℳ., für die II. auf 5 275 242 ℳ. und für die III. auf 10 238 450 ℳ. Im Inlandsverkehr ergaben sich für die betreffenden Wagenklassen Einnahmen von 274 629 ℳ., 2 597 212 ℳ. und 7 852 836 ℳ. Noch grössere Differenzen ergeben sich aus der Benutzung der Kilometerhefte. Nach den im Jahre 1896 verkauften 87 082 Heften sind I. Klasse 639, II. Klasse 20 726 und III. Klasse 65 717. Die Einnahmen hierfür betrugen 37 772 ℳ., 816 734 ℳ. und 1 618 556 ℳ. Unter den Zeitkarten gar befinden sich neben 2 Karten I. Klasse und 527 Karten II. Klasse 15 681 Karten III. Klasse. Die Presse beschäftigt sich eingehend mit diesen Zahlen. Der demokratische „Landesbote" zieht aus ihnen folgende Konsequenz:

Dass unter solchen Umständen die Forterhaltung der I. Wagenklasse kein Gewinn für die Bahnverwaltung sein kann, liegt auf der Hand, insbesondere wenn man auch noch in Rechnung zieht, dass bei dem Durchschnittswerth eines badischen Personenwagens von 8 580 ℳ. ein Wagen I. Klasse sich auf 14 442 ℳ., ein solcher I. und II. Klasse auf 11 402 ℳ., ein rein II. Klasse auf 9 570 ℳ. und ein solcher III. Klasse nur auf 6 861 ℳ. sich bewerthet. Dabei haben die 1 446 badischen Personenwagen Raum für 3 885 Plätze I., 11 423 II. und 44 352 Plätze III. Klasse. Alle diese Zahlen drängen darauf, die I. Wagenklasse abzuschaffen oder sie zum mindesten für den Binnenverkehr zu beseitigen.

— Nach dem Ausweise für den Monat November d. J. betrug die **Gesammteinnahme bei den pfälzischen Eisenbahnen** 2 205 832 ℳ., gegen 2 053 442 ℳ. im gleichen Monat des Vorjahres, d. i. 152 390 ℳ. mehr. Bei einer Betriebslänge von 742 km erbrachte der Personenverkehr 435 925 ℳ. (+ 6 903 ℳ.) bei einer Frequenz von 728 913 Personen (+ 2 087). Aus dem Güterverkehr wurden 1 361 053 ℳ. (+ 131 484 ℳ.) erzielt bei einer Beförderung von 505 101 710 kg (+ 56 095 375 kg). Die Einnahme aus dem Kohlenverkehr betrug 408 851 ℳ. (+ 14 002 ℳ.) bei einer Beförderungsmenge von 176 820 810 kg (+ 27 047 000 kg). Für die verflossenen 11 Monate des laufenden Jahres stellt sich das Ergebniss wie folgt dar: Gesammteinnahme 23 804 801 ℳ. (+ 1 284 192 ℳ.). Diese Gesammteinnahme setzt sich zusammen: Personenverkehr 8 920 044 Personen (+ 772 037) 5 752 984 ℳ. (+ 407 886 ℳ.), Güterverkehr 4 851 410 885 kg (+ 309 056 005 kg) 13 968 787 ℳ. (+ 779 197 ℳ.), Kohlenverkehr 1 662 992 480 kg (+ 164 954 690 kg) 4 083 028 ℳ. (+ 97 108 ℳ.).

— Auf den 24. Januar k. J. wird eine **ausserordentliche Generalversammlung der pfälzischen Bahnen** einberufen. Zum Zwecke der Beschaffung von Fahrmaterial und Ausführung von Ergänzungsarbeiten soll eine weitere Vermehrung des Bau- und Einrichtungskapitals der Ludwigsbahn um 1 280 000 ℳ. und der Maximiliansbahn um 400 000 ℳ. eintreten. Ferner wird vorgeschlagen, für Erweiterungs- und Ergänzungsbauten auf den Linien mit gesetzlich beschränktem Bau- und Einrichtungskapital sowie für Vermehrung des Fahrmaterials und Beschaffung von Werkstätte- und sonstigen Einrichtungen das Bau- und Einrichtungskapital der Ludwigsbahn um 946 500 ℳ., der Maximiliansbahn um 431 000 ℳ. und der Nordbahnen um 927 000 ℳ. zu erhöhen, unter der Voraussetzung, dass die Regierung ihre Garantieleistung auf diese Beträge ausdehnt. Alle diese Beträge, zu denen eventuell noch die Kosten der Geldbeschaffung treten, sollen durch Prioritätsanlehen aufgebracht werden.

— Für die Bahn **Parchim - Crivitz** (Mecklenburg) wurden 10 000 ℳ. Landesbeihilfe für das Kilometer Bahnlänge bewilligt unter der Bedingung, dass die Baukosten um 24 000 ℳ. abgemindert werden.

— Der **Verkehr in den Bahnposten** ist vor kurzem im ganzen Reichspostgebiete ermittelt worden. Die „Deutsche Verkehrszeitung" macht einige durch die Höhe der Zahlen überraschende Mittheilungen. Was die einzelnen bearbeiteten Briefsendungen betrifft, so steht die Bahnpost 1 Hannover-Berlin D-Zug 5 mit 81 500 Stück obenan. Die Einschreibsendungen haben sich auf 1 342 belaufen, 6 877 Bunde und Zeitungspäckchen, Waarenproben usw. waren zu vertheilen und 56 Briefkartenschlüsse und Zeitungssäcke zu befördern. Dabei waren in der Bahnpost 7 Beamte, 4 Postschaffner und 7 Berliner Briefvertheiler thätig. Der Gegenzug D 6 hatte 43 300 einzelne Briefsendungen, 1 589 Einschreibebriefe und 7 904 Bunde zu bearbeiten. In der Bahnpost 8 Köln-Hannover D-Zug 5 wurden an dem Ermittelungstage 77 200 einzelne Briefsendungen, 1 445 Ein-

schreibbriefe und 8100 Bunde usw. bearbeitet. Die Bahnpost 18 Dirschau-Berlin D-Zug 4 enthielt 80800, Bahnpost 13 Aachen-Holzminden 60400, Bahnpost 24 Köln-Aschaffenburg 40200, Bahnpost 24 Frankfurt-Köln 39000, Bahnpost 8 Hannover-Köln 33000 Stück. Gewöhnliche Packete wurden am Zähltage befördert zwischen Köln-Hannover 40100, Köln Frankfurt-Aschaffenburg 30900, Köln-Hagen 19200 Stück. Daran werden verschiedene Bemerkungen über das Briefvertheilungsgeschäft geknüpft. In England muss ein damit beauftragter Beamter erster Klasse imstande sein, in einer halben Stunde 1200 Briefe zu vertheilen. Vermag er dies bei der alljährlich wiederholten Prüfung nicht, so wird er in die zweite Klasse mit geringerem Einkommen zurückversetzt. Die Leistung wird dadurch erklärlich, dass dieselben Beamten jahrelang an einer und derselben Stelle und mit den Sendungen für eine Strecke beschäftigt werden. Dem gegenüber stehen die Leistungen deutscher Beamten bei der Bearbeitung der in den Bahnposten beförderten Sendungen unter schwierigen Verhältnissen und bei zum Theil verhältnissmässig kurzer Fahrzeit nicht zurück.

Deutsche Kolonien.

— Aus Swakopmund (Deutsch-Südwestafrika) wird den „B. N. N.“ unter dem 23. November geschrieben:

„Die feierliche Eröffnung der ersten, 10 Kilometer langen **Theilstrecke Swakopmund-Nonidas** unserer Eisenbahn hat am 20. November stattgefunden. Zu der Feier waren der stellvertretende Landeshauptmann, Regierungsrath von Lindequist aus Windhoek und der englische Magistrat aus Walfischbai Mr. Claverly erschienen. An der feierlichen Probefahrt nahmen im ganzen etwa 150 Personen theil. Die festlich geschmückte Lokomotive führte den aus sechs offenen Wagen bestehenden Zug in 30 Minuten nach Nonidas. Hier waren aus Laubwerk Ehrenpforten errichtet und Baumschmuck und deutsche Fahnen zierten die Stationsbaulichkeiten. Lieutenant Schultze, der Betriebsleiter und Miterbauer der Eisenbahn, übergab die erste Strecke der Eisenbahn Herrn Regierungsrath von Lindequist zur Eröffnung, indem er den Behörden und Privaten für das Entgegenkommen und die rege Unterstützung, die sie allseits dem Baukommando hätten zu theil werden lassen, seinen Dank aussprach. Regierungsrath von Lindequist erklärte darauf die Theilstrecke Swakopmund-Nonidas für eröffnet. Er wies in einer Rede auf die hohe Bedeutung hin, die der Schienenweg für die Entwickelung des Landes haben werde, erst durch diesen sei es nunmehr möglich geworden, die landwirthschaftlichen Unternehmungen wirksam zu fördern und die Mineralschätze des Landes zu erschliessen. Er schloss mit einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser, der stets gerade unserer Kolonie ein besonderes Interesse zugewandt habe und dessem oft bethätigten Interesse für unser Schutzgebiet so manche Verbesserung zu verdanken sei. Ein kurzes Frühstück folgte der offiziellen Feier, dann brachte der Zug die Festtheilnehmer nach Swakopmund zurück. Der glatte Verlauf dieser ersten Fahrt, bei der sich jeder von der Güte des zur Verwendung gelangten Materials und der Exaktheit der Bauausführung überzeugen konnte, hat die besten Hoffnungen auf eine rasche Vollendung des bedeutsamen Werkes erweckt. Schon jetzt sind die vom Premierlieutenant Kecker geleiteten Trassirungsarbeiten 80 km weit vorgeschritten und täglich werden nunmehr 800 m Geleis verlegt, sodass in wenigen Monaten bereits die Bahn in einer dem Verkehr wirklich nutzbringenden Länge eröffnet werden kann. Der Betrieb auf der ersten Strecke nach Nonidas geschieht vorläufig noch mit Mauleseln, doch ist alle Aussicht vorhanden, dass dieses kostspielige und auf die Dauer sicher völlig versagende Hilfsmittel nicht erst für weitere Strecken zur Einführung gelangt, sondern gleich durch die allein verwendbaren Lokomotiven ersetzt wird.

Vollen Dank weiss man aber hier der Leitung der Kolonialabtheilung in Berlin, die in der schwierigen Lage, in der die Kolonie sich befand, zur schnellen That sich entschlossen und unter Hinaussendung eines Kommandos der Eisenbahnbrigade die Ausführung des Baues selbst in die Hand genommen hat. Hier, wo man die Verhältnisse doch am besten beurtheilen kann, ist man einmüthig der Ansicht, dass aus dem Projekte der Baiwegbahn nie etwas Ordentliches geworden wäre. Die von einem Mitgliede des Komitees nach hier gesandten und in Swakopmund verlegten billigen Schienen, die wohl als Muster für die ganze Anlage dienen sollten, wären für den zu erwartenden grösseren Verkehr viel zu schwach gewesen und hätten nach kürzester Zeit schon durch neue ersetzt werden müssen; der in Aussicht genommene Maulthierbetrieb wäre viel zu theuer, wenn überhaupt durchführbar gewesen*) und so hätte die Bahn, wenn auch wirklich Geld dafür aufzutreiben gewesen wäre, wahrscheinlich bald dasselbe Schicksal gehabt, wie die bestehende Strassenlokomotive des Lieutenant Troost. Ueber letztere erscheinen zwar noch bisweilen kleine ermuthigende Notizen in deutschen Zeitungen, das ist aber auch das einzige Lebenszeichen, was sie noch von sich gibt. Nachdem sie im ganzen zwei Fahrten unter grossen Mühseligkeiten gemacht hatte, hat sie ihr undankbares Geschäft schon seit vielen Monaten aufgegeben und rostet in stiller Zurückgezogenheit ihrem völligen Zerfall entgegen.

Oesterreich-Ungarn.

— Zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung ist seinerzeit ein Uebereinkommen abgeschlossen worden, wonach für den Fall der legislativen Genehmigung des Ausgleichsprovisoriums vom 1. Januar 1898 ab der **Mahlverkehr** vollständig aufgehoben wird. Es ist nun die Frage aufgetaucht, ob dieses Uebereinkommen jetzt noch Geltung besitzt, nachdem eine Vereinbarung über das Ausgleichsprovisorium zwischen den beiden Reichshälften nicht zustande gekommen ist. Aus Budapest wird gemeldet, dass dieses Uebereinkommen hinfällig geworden sei und demnach der Mahlverkehr bis auf weiteres in der bisherigen Form aufrecht bleibt. Die endgültige Lösung dieser Frage dürfte im Laufe der nächsten Tage zu gewärtigen sein. Eine Deputation der vereinigten Mühlenverbände Oesterreichs begibt sich demnächst zu den Ministern des Handels, des Ackerbaues, der Finanzen und der Eisenbahnen, um für die Aufrechterhaltung der Aufhebung des Mahlverkehres bei der provisorischen Regelung des Ausgleiches einzutreten.

— Im Einvernehmen mit den betheiligten ungarischen Ministerien werden von den österreichischen Ministerien der Finanzen und des Handels mit Verordnung vom 5. Dezember d. J. die Bestimmungen des amtlichen **alphabetischen Waarenverzeichnisses** bei den Schlagworten „Fahrzeuge“ und „Velocipedes“ wie folgt ergänzt: In die Anmerkung 1 zum Schlagworte „Fahrzeuge“ ist als 3. Absatz aufzunehmen: „Bei Motorvelocipedes und anderen automobilen Strassenfahrzeugen der Tarifnummern 289 und 290 ist neben dem Stückzolle für das Fahrzeug der Gewichtszoll für den Motor einzuheben. Sollte hierbei die Trennung des Motors von dem Fahrzeuge behufs Ermittelung des wirklichen Nettogewichtes des Motors nicht möglich sein, so kann die Berechnung des Gewichtszolles auf Grund der von den Parteien beizubringenden Gewichtsspezifikationen erfolgen. Im Falle des Abganges solcher Spezifikationen, oder wenn gegen die Glaubwürdigkeit derselben begründete Bedenken obwalten, hat subsidär die schätzungsweise Ermittelung des Gewichtes der Motoren durch das Zollamt einzutreten.“

— Gegen die Verordnung des Handelsministeriums aus dem Jahre 1895, betreffend die **Publikation der Tarifnachlässe** und den hierzu ergangenen Ausführungserlass haben einige Eisenbahnverwaltungen die **Beschwerde** an den Verwaltungsgerichtshof ergriffen. Dieselbe richtet sich in erster Linie gegen die den Bahnen auferlegte Führung eines Vormerkbuches über alle gewährten Tarifnachlässe und wird diesbezüglich damit begründet, dass das Aufsichtsrecht der Staatsverwaltung sich nicht auf die interne Buchführung der Bahnen erstrecke, ein derartiges Kontrolrecht der Regierung durch keine gesetzliche Vorschrift eingeräumt sei, vielmehr die Frage, welche Bücher eine Bahn zu führen habe, sich lediglich nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches über die Buchführung protokollirter Kaufleute richte; innerhalb der durch das Handelsgesetzbuch gezogenen Grenzen greife das freie Ermessen der Bahn Platz; namentlich haben die nach dem Gesetze zu führenden Bücher lediglich den Zweck, die Vermögenslage des Kaufmannes ersichtlich zu machen und einen Ueberblick über seine Handelsgeschäfte zu Zwecken der Aufrechthaltung der kaufmännischen Ordnung im Geschäftsgange zu gewähren, keineswegs aber dürfen die Handelsbücher den Interessen der staatlichen Kontrole dienstbar gemacht werden. Die Bahnen führen aus, dass durch die angefochtene Vorschrift der Verordnung das Recht auf Wahrung ihrer Geschäftsgeheimnisse verletzt werde, da die in das Vormerkbuch aufzunehmenden Details der Tarifnachlässe auch untergeordneten Organen zugänglich würden.

*) Wir geben diese Ausführungen wieder, ohne für deren Richtigkeit irgend welche Gewähr übernehmen zu wollen. Im Gegentheil möchten wir annehmen, dass die Kritik des Baiwegbahnprojektes doch etwas parteiisch gefärbt ist. Die Namen der Fachmänner, welche sich s. Z. für den Bau der Baiwegbahn interessirten, bürgen uns dafür, dass die Sache keinesfalls so aussichtslos war, wie hier behauptet wird. Die Redaktion.

Die Bahnen beschweren sich ferner dagegen, dass sie verpflichtet sein sollen, die Bedingungen für die Kreditirung von Frachtgebühren sowie für die Befreiung vom Frankaturzwange im Verordnungsblatte zu verlautbaren; diese Verlautbarung würde für die Bahnen die Folge haben, dass sie genöthigt wären, die erwähnten Begünstigungen allen Verfrachtern unter den gleichen Bedingungen zugänglich zu machen, während die Gewährung solcher Erleichterungen doch wesentlich durch die individuelle Vertrauens- und Kreditwürdigkeit der einzelnen Parteien bedingt sei. Besonders wehren sich die Bahnen dagegen, den Zinsfuss, gegen welchen die Kreditirung der Frachtgebühren den einzelnen Parteien gewährt wird, zu veröffentlichen.

Ein weiterer Beschwerdepunkt richtet sich gegen die Bestimmung der Verordnung, dass auf Grund eines unterlaufenen Druckfehlers von der Eisenbahnverwaltung keinerlei Forderungen erhoben werden können, wenn die Richtigstellung des Druckfehlers innerhalb 8 Tagen erfolgt ist. (Hier mag bemerkt werden, dass die Verordnung unter der eben erwähnten Voraussetzung der rechtzeitigen Berichtigung auch dem Verfrachter das Recht abspricht, aus einem zu Gunsten des Publikums unterlaufenen Druckfehler Ansprüche wider die Bahn abzuleiten.) Begründet wird dieser Beschwerdepunkt seitens der Bahnverwaltungen damit, dass diese Frage einerseits der civilgerichtlichen Entscheidung vorbehalten sei, dass andererseits die Bahnen für eine im Verordnungsblatte, in welchem die Veröffentlichung der Refaktien erfolgt, unterlaufene Unrichtigkeit nicht haftbar gemacht werden können; auch sei die für die Berichtigung gewährte 8tägige Frist zu kurz.

Besonders zu bemerken ist, dass einzelne Bahnen unter Berufung auf ihre Konzessionsurkunden dagegen Beschwerde führen, dass das Ministerium überhaupt das Recht für sich in Anspruch nimmt, die Gewährung von Tarifnachlässen, Refaktien und dergleichen Ermässigungen von der Genehmigung der Aufsichtsbehörde abhängig zu machen

Das Ministerium hat gegen diese Beschwerde bereits eine Gegenschrift erstattet, in welcher es jedoch auf die einzelnen Beschwerdepunkte nicht meritorisch eingeht, sondern die Inkompetenz des Verwaltungsgerichtshofes behauptet und bestreitet, dass die Voraussetzungen für die Anrufung dieses Gerichtshofes vorliegen, da die Beschwerde sich nicht gegen eine konkrete Entscheidung oder Verfügung, sondern gegen eine mit allgemeiner Wirksamkeit kundgemachte Verordnung richte.

Die Angelegenheit wird nunmehr wohl bald zur Entscheidung kommen.

— Die vorliegenden Ausweise über die **Einnahmen in der ersten Dekade des Monats Dezember** ergeben für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Mindereinnahme von 20 642 fl., für die Staatseisenbahn-Gesellschaft eine solche von 57 134 fl. Auf der garantirten Linie der österreichischen Nordwestbahn ergab sich eine Mehreinnahme von 40 790 fl., auf der Elbethallinie eine Mindereinnahme von 4 730 fl., auf der süd-norddeutschen Verbindungsbahn eine solche von 1 706 fl. Die Südbahn weist diesmal die namhafte Mindereinnahme von 91 236 fl. aus.

— **Russische Getreideausfuhr nach Oesterreich.** Eine Anzahl Wiener Getreidefirmen hat sich an die Börse für landwirthschaftliche Produkte in Wien mit der Anzeige gewendet, dass deren Sendungen auf der Strecke Tscheljabinsk-Tomsk der sibirischen Bahn zurückgelassen, während die für Russland bestimmten Sendungen in der Beförderung bevorzugt werden, und hat die Börsenleitung um Abhilfe ersucht und gebeten, ein Telegramm direkt an den russischen Finanzminister Herrn von Witte zu richten, damit er die geeigneten Verfügungen treffe. Dementsprechend richtete der Vorstand der Börse für landwirthschaftliche Produkte in Wien ein Telegramm an den Finanzminister in Petersburg, in welchem der Sachverhalt dargelegt und um Abhilfe angesucht wurde. Der russische Finanzminister von Witte gab in dem Antworttelegramm als Ursache der Verkehrshemmung an, dass die österreichischen Eisenbahnen nicht die genügende Anzahl von Wagen beistellen. Gleichzeitig wandte sich der russische Finanzminister an das Eisenbahnministerium mit der Bitte um Abhilfe und erhielt von letzterem die Zusicherung, dass sofort an die Staatsbahndirektionen die entsprechenden Weisungen erlassen werden. Hiervon hat der russische Finanzminister v. Witte der Börse für landwirthschaftliche Produkte in Wien Mittheilung gemacht.

— Die Staatsbahnstrecke **Beraun - Duschnik** (15,7 km) wurde am 18. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnet und der Staatsbahndirektion Prag unterstellt.

— Vor kurzem hat die Trassenrevision bezüglich des Projektes der **Sulmthalbahn** stattgefunden. Die Bahnlinie wurde von der überwiegenden Mehrzahl der Kommissionsmitglieder auf das Wärmste begrüsst. Die projektirte normalspurige Bahnlinie Pölfing-Leibnitz mit einer Trassenlänge von 24 km erhebt sich über das Niveau einer gewöhnlichen Lokalbahn, weil sie nicht nur zwei Hauptbahnen verbindet, sondern auch berufen ist, ganz Mittelsteiermark mit billiger Kohle zu versorgen. Da weiter das industrielle, sehr fruchtbare und mit noch unausgenützten Wasserkräften reich ausgestattete Sulmthal das Aufblühen neuer Industrien verbürgt und die auf der Koralpe und am Fusse derselben gelagerten Industrien, die von St. Oswald, Eibiswald, Wies, Schwanberg, Deutsch-Landsberg, Frauenthal, vielfach nach der Sulmthalbahn gravitiren dürften, kann diesem Schienenwege nur das beste Prognostikon gestellt werden.

— **Lokalbahnprojekt Hütteldorf-Krems.** Im Laufe der letzten Zeit fanden mehrfach Versammlungen von Interessenten dieser geplanten Lokalbahn, welche von Hütteldorf (Bezirk Tulln) über Judenau, Würmla, Perschling, St. Andrä, Nussdorf (an der Traisen), Traismauer, Hollenburg, Mautern nach Krems (an der Donau) geführt werden soll, statt. Für diese Bahn ist der elektrische Betrieb in Aussicht genommen. Es sind auch schon eigene Agitationskomitees ins Leben getreten, welche im Interesse der Sache eine sehr rege Thätigkeit entwickeln.

— **Elektrische Strassenbahn in Gablonz.** Das Ministerium ertheilte auch für die restlichen Linien der elektrischen Strassenbahnen in Stadt und Bezirk Gablonz die Baubewilligung. Der Bau wird sofort im Frühjahre beginnen.

— **Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte.** Die Fachzeitung „Bahn frei“ tritt dafür ein, dass auch solchen Eisenbahnbeamten, welche nicht in der Lage sind, die Vorlesungen an dieser Schule zu besuchen, die Möglichkeit geboten werde, die Prüfungen über den Lehrstoff beider Kurse abzulegen. Dieses Zugeständniss könnte um so eher gemacht werden, wenn die Vorlesungen an der Schule vervielfältigt und allgemein zugänglich gemacht würden. Rücksichtlich der Vorlesungen über Eisenbahnrecht ist diese Vervielfältigung bereits erfolgt.

— Das Wiener Bagatellgericht in Handelssachen hat in einem Streitfalle entschieden, dass **provisorische Eisenbahnbedienstete** (Hilfsbremser) nicht zu den Handelsgehilfen gehören, daher nicht das Kündigungsrecht des Art. 61 Handelsgesetzbuches haben, vielmehr bei fehlender Vereinbarung einer Kündigungsfrist ohne Kündigung sofort entlassen werden können.

— Am 16. d. Mts. fand eine Verwaltungsrathssitzung der **Betriebsgesellschaft für die Orientbahnen** in Wien statt. In dieser Sitzung wurde über das Arrangement berichtet, welches mit der Pforte bezüglich der liquiden Forderungen der Gesellschaft abgeschlossen wurde. Der Verwaltungsrath genehmigte verschiedene damit zusammenhängende Dispositionen.

— Im ungarischen Finanzausschusse wurde der Handelsminister interpellirt, in welchem Stadium sich die Verstaatlichung der **Südbahn** befinde. Der Handelsminister antwortete, dass die Verstaatlichung der Südbahn allerdings vor einigen Jahren in Gemeinschaft mit der österreichischen Regierung in Aussicht genommen worden sei. Die ungarische Regierung habe damals jene Bedingungen formulirt, unter welchen sie geneigt gewesen wäre, die Verstaatlichung gleichzeitig mit Oesterreich durchzuführen. Der damalige österreichische Handelsminister habe jedoch jene von Ungarn gestellten Bedingungen abgelehnt, und infolge dessen seien die Verstaatlichungsverhandlungen nicht mehr fortgesetzt worden.

— **Ungarische Nordwestbahn.** Die Theilstrecken Kutti (Landesgrenze)-Jablonicz, Nádas-Tirnau und Galgócz-Sarluska-Uezbegh (Neutra) wurden vor einigen Tagen dem öffentlichen Verkehre übergeben. Diese Linien sind 91 km lang. Die ersteren beiden Linien sind mit Unterbau ersten Ranges, die letztere Linie durchweg als Hauptbahn ersten Ranges gebaut. Nach der schon in nächster Zeit zu gewärtigenden Vollendung des Tunnels zwischen Jablonicz und Nádas und der grossen Waagbrücke zwischen Lipótvár und Galgócz wird die ganze 128 km lange Linie von Neutra bis zur Landesgrenze dem Betriebe übergeben sein. Diese Linie wird zu den wichtigsten Bahnen des Landes zählen, die mit dem noch im Laufe des nächsten Jahres durchzuführenden Anschluss bei Lundenburg an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn an Bedeutung gewinnen wird. Schon die Linie Neutra-Galgócz-Lipótvár sichert der Bahn die Rentabilität, da dadurch eine kürzere und bequemere Verbindung des Nordwesten Ungarns mit Wien hergestellt und sich auf dieser Linie ein sehr bedeutender Verkehr entwickeln wird. Die jetzt eröffneten Theilstrecken dieser Bahn wurden trotz bedeutender technischer Schwierigkeiten, ungünstiger Witterungsverhältnisse, Ausführung grösserer Objekte, Fundations-Schutzarbeiten usw. in einer **Bauperiode** fertiggestellt.

— Am 16. d. Mts. fand die feierliche **Eröffnung der Eisenbahn Pressburg-Oedenburg** statt. Die neue Bahn, welche die Linien Wr.-Neustadt-Sopron-Kanizsa der Südbahn und Györ (Raab)-Sopron-Ebenfurt der gleichnamigen Eisenbahn in der Station Pándorf mit der Linie Budapest-Bruck a. L. und in deren Station Pozsony mit der Linie Budapest-Marchegg der ungarischen Staatsbahnen, sowie in der Station Ligetfalu mit der Linie Pozsony-Ujváros-Szombathely (Steinamanger) verbindet, durchschneidet in radialer Richtung, am westlichen Ufer des Neusiedlersees führend, die Komitate Sopron und Moson (Wieselburg) und berührt an ihrem nördlichen Ende das Komitat Pozsony. Durch diese und die längs dem östlichen Ufer des Neusiedlersees geplante Linie Kis-Czell-Eszterháza-Fertö-Szent-Miklós-Pándorf, sowie durch die südlich von dieser führende Theilstrecke Eszterháza-Sopron der Eisenbahn Raab-Oedenburg-Ebenfurt wird das Produktionsgebiet am Neusiedlersee, unfern seiner Ufer, von Schienenwegen umrahmt und die bisher unbedeutende Station Pándorf (nächst Bruck a. L.) zum Vortheile des Lebensmittelverkehres nach Wien und Umgebung der Knotenpunkt dreier Bahnen werden.

— Der „Pester Lloyd" bespricht in einem längeren Artikel die strenge **Praxis der ungarischen Kurie** bei Annahme eines die Haftpflicht der Eisenbahn ausschliessenden Selbstverschuldens des durch eine Ereignung im Eisenbahnverkehr Verunglückten. Hiebei wird darauf hingewiesen, dass sich eine Praxis der königlichen Kurie nach der Richtung kundgibt, die Eisenbahnen entgegen dem Geiste, ja der klaren Bestimmung des Gesetzes auch dort für haftpflichtig zu erklären, wo eigenes Verschulden des Verunglückten vorliegt, indem die Kurie in solchen Fällen das Vorhandensein des Selbstverschuldens als nicht bewiesen annimmt. Es werden Streitfälle angeführt, in welchen die unteren Instanzen diesen Beweis als erbracht betrachteten, wo einzelne Zeugen in dieser Richtung bestimmte Aussagen machten, und die Kurie dennoch die Urtheile der ihr unterstehenden Gerichte abänderte und dem Klagebegehren Folge gab.

— Infolge einer Weisung seitens der Budapester Polizeibehörde an die Direktionen der Budapester Strassenbahn- und der Stadtbahngesellschaft, an den Wagen entsprechende **Sicherheitsvorrichtungen gegen Unfälle** zu treffen, werden gegenwärtig von den genannten Gesellschaften Versuche durchgeführt, deren praktische Demonstrirung zuerst seitens der Stadtbahndirektion stattfand. Die Sicherheitsvorkehrungen, mit welchen Versuche gemacht wurden, haben sich im ganzen nicht bewährt. Zumeist gab es Fangnetze, welche wohl das Gerädertwerden verhindern — dies kommt übrigens bei Unfällen nur höchst selten vor —, gegen Beinbrüche und Quetschwunden durch Stoss und Untergleiten unter die Sicherheitsvorrichtung selbst aber keinen genügenden Schutz bieten. Als Experimentsobjekt wurde eine mit Werg und Stroh ausgefüllte Puppe benützt. Demnächst werden die Sicherheitsvorrichtungen bei der Strassenbahngesellschaft erprobt werden.

— **Personalnachricht.** Der Verwaltungsrath der Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat den seit Mai laufenden Jahres mit der provisorischen Leitung der Direktion betrauten Generalinspektor Hermann Rosche, welcher sich auch als Fachschriftsteller eines ausgezeichneten Namens erfreut, zum Direktor ernannt.

Rumänien.

— Da auch in Rumänien begründete Klagen über **Wagenmangel**, namentlich von den Grundbesitzern, erhoben worden sind, so beabsichtigt die rumänische Eisenbahnverwaltung eine erhebliche Vermehrung ihres Wagenparkes vorzunehmen. Ausserdem will man das **Eisenbahnnetz noch weiter ausbauen**, um den nordwestlichen und mitteleuropäischen Verkehr nach dem Orient über Rumänien zu leiten. Bis zu einem gewissen Grade wird diesem Zweck auch die neue Eisenbahnbrücke über die Donau dienen, die zwischen Turn-Severin und Kladova geplant wird. Diese Brücke würde die serbische Timokthalbahn an die rumänischen Eisenbahnen anschliessen und besonders der schon seit Jahren beschlossenen Eisenbahnverbindung durch den Rothenthurmpass eine erhöhte verkehrspolitische Wichtigkeit verleihen. Der kürzeste Weg aus Siebenbürgen nach Saloniki über Konstantinopel würde dann durch den Rothenthurmpass gehen. Die rumänische Regierung wird den Kammern eine Kreditvorlage für den Bau der Strecke Curtea de Argesch-Rothenthurmpass vorlegen, die nach den neuesten Abmachungen im Herbst 1899 eröffnet werden muss. Bekanntlich hat Ungarn seine von Hermannstadt zum Rothenthurmpass führende Theilstrecke bereits fertiggestellt, ebenso die Verbindung der ostsiebenbürgischen Bahnen mit dem Ghymespass, während Rumänien den Ausbau der nur kleinen Strecke vom Ghymespass bis nach Ocna (Endstation der Linie Adjud-Ocna) im Bezirk Bacau bis zum nächsten Herbste zu vollenden sich verpflichtet hat.

— Die bulgarische Regierung hat kürzlich wieder einige Parthien **Eichenschwellen** in Rumänien angekauft. Die rumänische Regierung zahlt in Kladova den Lieferanten für Eichenschwellen halbrund von 15 cm Höhe, 25—30 cm Breite und 250 cm Länge 2,95—3,10 Lei (Francs) je nach Entfernung von Bukarest.

Vereins-Ausland.

— Die schweizerische Handelskammer sprach sich mit allen gegen eine Stimme für das **Eisenbahn-Rückkaufsgesetz** aus.

— Der Gemeinderath von Genua bewilligte am 17. d. Mts. den von der eingesetzten Kommission vorgeschlagenen **Zuschuss** von 750 000 L. **zum Bau des Simplontunnels** zu den von der Gesellschaft angebotenen Bedingungen.

— Auch die **italienischen** Eisenbahnen scheinen an **Wagenmangel** zu leiden, mindestens kommen aus Genua laute Klagen darüber. Auf den Kais sollen sich die Waaren, welche nicht gleich zur Verladung kommen können, derart angehäuft haben, dass dadurch dem Handel kostspielige Lagerspesen, Verluste durch Beschädigung und Diebstahl usw. erwachsen. Inzwischen ist der Ankauf von weiteren 500 Wagen zu den bereits früher angeschafften und gemietheten durch die Regierung verfügt worden. Davon sollen 200 Wagen nach Genua abgegeben werden.

— Die **französische Deputirtenkammer** nahm trotz der gegentheiligen Ausführungen des Arbeitsministers Turrel einen Antrag Rabiere an, wonach die **Arbeitszeit für gewisse Klassen niederer Eisenbahnbeamten** auf 10 Stunden festgesetzt wird. Auf diese 10 Stunden soll eine Pause von 10 Stunden folgen.

— Seit Mitte Dezember tagt in Petersburg ein Tarifkomitee von Vertretern der **russischen Eisenbahnen**. Wie es scheint, besteht die Neigung zu weiteren **Tarifermässigungen**. Ausserdem wird sich der Kongress mit der Art der Beförderung der Uebersiedlergruppen beschäftigen. Man will diesen Gruppen halbe Preise bis an ihren Bestimmungsort gewähren.

— Aus Petersburg wird geschrieben: Soeben ist die Tagung der Kommission zur Berathung der Frage des Baues einer **Lodzer Ringbahn** beendet worden. Die Kommission hat sich dahin geäussert, dass der Bau einer Ringbahn um den Lodzer Distrikt mit Zufuhrlinien für die Fabrikanlagen schleunigst in Angriff zu nehmen sei, sowie gleichfalls der Bau einer Zweigbahn von Lodz nach Zgierz und Pabjanice. Mit der Ausführung des Baues soll die Warschau-Wiener Bahn betraut werden; ebenso soll ihr der Bau einer Linie von **Lodz nach Petrikau** übertragen werden, unter der Voraussetzung; dass sie die Lodzer Fabrikbahn wird aufkaufen können; der Bau der Linie Lodz-Petrikau soll aber unterbleiben, wenn ein Abkommen, betreffend eine Verbindung der Lodzer Fabrikbahn mit der Warschau-Wiener Eisenbahn nicht zustande kommt.

— **Ermässigung für Importe nach Tscheljäbinsk.** Der offiziellen „Handels- und Industriezeitung" zufolge hat das russische Tarifkomitee beschlossen, Tscheljäbinsk in den nordisch-überseeischen Verkehr für alle Importe über Nowy-Port, Reval, Riga und Libau aufzunehmen und zur weiteren Förderung und Hebung des Verkehrs zu dieser Anfangsstation der grossen sibirischen Bahn eine Ermässigung des Frachtsatzes um 10 % eintreten zu lassen.

— **Bau einer Bahn von Lukow nach Lublin.** Bezüglich der Vereinigung der Warschau-Terespoler Bahn mit der Weichselbahn, die bereits seit längerer Zeit, wie bekannt, geplant wird, ist ein Aufschub eingetreten, weil es sich als wünschenswerth herausgestellt hat, noch vor der Fusion durch die neu zu erbauende Linie Lukow-Lublin die letztgenannte Bahn fortzusetzen und alsdann den drei vereinigten Bahnen einen neuen gemeinschaftlichen Namen zu geben.

— Aus Petersburg wird geschrieben: Es sind kaum drei Wochen her, als der amtliche Telegraph die Kunde brachte von der erfolgten Eröffnung der neuerbauten **Wologda-Archangelbahn** und die gesammte russische Presse dieses Ereigniss sehr sympathisch begrüsste, zugleich Betrachtungen über die grossen Vortheile anstellend, welche dieser neue Schienenweg mit

seinem zu erwartenden regen Güterverkehr für den bisher vernachlässigten Norden des europäischen Russlands mit sich bringen wird. Diese gehobene Stimmung sollte indessen nicht lange andauern und heute bringen dieselben Blätter längere Berichte über die mangelhafte Bauart dieser durchaus verfehlten Bahnanlage. Wie es sich nämlich jetzt herausstellt, liegen grössere Strecken dieser Bahn auf sumpfigem Boden, welcher zwar während des strengen Winters dem Eisenbahnbetrieb keine besonderen Hindernisse bieten wird, wohl aber während der langanhaltenden regnerischen und wärmeren Jahreszeit, und es fehlt nicht an Pessimisten, welche behaupten, dass unter den herrschenden klimatischen Bedingungen es sich ereignen könnte, dass der Bahnkörper mit sammt dem Geleise von den herandrängenden Schlamm- und Wassermassen gänzlich weggeschwemmt werde. In den ersten Tagen des neu eröffneten Verkehrs bestand allerdings, nach den soeben eingetroffenen Meldungen, eine sehr ungünstige Witterung und es verkehrten meist Züge, welche nur aus einer Lokomotive und drei Wagen bestanden.

— Wie die „Petersburger Handels- und Industriezeitung" meldet, wird die von der Moskau-Jaroslaw-Archangel-Eisenbahngesellschaft hergestellte Bahnstrecke zwischen den Wolgastädten **Rybinsk und Jaroslaw** mit Beginn des neuen Jahres dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die Kosten dieser 78 Werst betragenden Linie belaufen sich auf etwa 3 500 000 R. So gering die Erstreckung der neuen Linie auch ist, so ausserordentlich gross wird sich ihre Wichtigkeit in der Folge erweisen, und zwar nicht nur für die hauptsächlich dabei interessirte Moskau-Jaroslaw-Archangel-Eisenbahngesellschaft, sondern auch für die Weiterentwickelung der Rybinskbahn und für die Hebung des Verkehrs vom Norden nach der Ostsee und auch von der oberen Wolga nach den baltischen Häfen. Zur Veranschaulichung der Umwälzung, welche dieser seit Jahrzehnten geplante, aber durch die Eifersucht der Wolgaschiffer immer verzögerte Bahnbau in dem russischen Bahnverkehr herbeiführen wird, mögen folgende Angaben dienen: Gegenwärtig beträgt die Bahnentfernung zwischen Petersburg und dem Fabrikbezirk um Jaroslaw 868 Werst, welche durch die neue Strecke auf 647 Werst, mit Umgehung Moskaus, verringert wird; der Moskauer Frachtverkehr wird dadurch jährlich um etwa 2 500 000 Pud entlastet. Die neue Strecke stellt ferner eine direkte Verbindung zwischen Moskau und Rybinsk her, sodass der Verkehr zwischen dem Centrum Russlands und den Ostseehäfen Reval, Riga und Libau um etwa 200 Werst verkürzt wird. Der Frachtverkehr auf der neuen Bahn Rybinsk-Jaroslaw ist auf Grund eingehender Erhebungen auf etwa 8 500 000 Pud jährlich veranschlagt.

— Wie aus Kapstadt verlautet, gelangte die **niederländisch-südafrikanische Eisenbahngesellschaft** mit Zustimmung der Regierung von Transvaal zu einer mündlichen vorläufigen Verständigung mit der Natal- und portugiesischen Eisenbahn wegen Ermässigung der Tarife, welche am 1. Januar 1898 in Kraft treten soll. In derselben Angelegenheit werden auch mit den Eisenbahnen des Oranje-Freistaates Verhandlungen gepflogen.

Aus der bayerischen Abgeordnetenkammer.

Im Finanzausschuss der Kammer hat der seit 4 Jahren für die Umgebung von Nürnberg und seit 2 Jahren auch für die Umgebung von München eingerichtete Vorortverkehr eine ausführliche Besprechung gefunden.

Bekanntermaassen verkehren auf den von den beiden Städten ausgehenden Bahnlinien bis zu einer Höchstentfernung von 25 km besondere Vorortzüge, welche den Zweck haben, für den Naheverkehr passende und vermehrte Fahrgelegenheiten zu bieten und die durchgehenden Personenzüge von dem Naheverkehr zu entlasten. Um namentlich letzteren Zweck sicher zu erreichen, wurde für diese Vorortzüge, welche nur die III. Klasse führen, ein eigener Tarif nach der Grundtaxe von 2 ₰ für das Kilometer unter Ab- bezw. Aufrundung auf je 5 ₰ eingerichtet und haben die nach diesem Tarif berechneten Vorortfahrkarten in anderen Zügen, auch gegen Nachzahlung, keine Gültigkeit. Rückfahrkarten bezw. Ermässigung für solche gibt es im Vorortverkehr nicht, wohl aber kann mit der Hinfahrtskarte gleichzeitig auch eine solche für die Rückfahrt gelöst werden. Eine einfache Fahrt auf 25 km kostet demnach 50 ₰ und eine Hin- und Rückfahrt 100 ₰, während sich im allgemeinen Verkehr die Preise hierfür auf 85 ₰ bezw. 140 ₰ stellen. Auf diese Weise ist für die grosse Masse des Mittelstandes, die vielen kleineren Beamten, Kaufleute, Gewerbtreibenden usw. auch eine wesentliche Verbilligung des Wohn-, Geschäfts- und Ausflugsverkehrs geschaffen worden, welche äusserst wohlthätig empfunden wird. Der eigentlichen Arbeiterbevölkerung haben schon vor Einrichtung des Vorortverkehrs allgemein für den Verkehr zwischen Wohn- und Arbeitsstätte besondere Arbeiterfahrkarten zur Verfügung gestanden, deren Preis nach einer Grundtaxe von nur 1 ₰ für das Kilometer berechnet wird. Für die Arbeiter hat daher der Vorortverkehr eine Verbilligung der Fahrpreise, wenigstens was das Fahren nach dem Beschäftigungsort und nach beendigter Arbeit das Fahren nach dem Wohnort anbelangt, nicht gebracht. Wohl aber kommt auch den Besitzern von Arbeiterfahrkarten die durch die Vorortzüge entstandene Vermehrung günstig liegender Fahrgelegenheiten zu gute, und es werden von denselben die Vorortzüge um so mehr mit Vorliebe benutzt, als bei diesen eine grössere Anzahl von Ortschaften direkt zugänglich ist. Um nämlich den Verkehr mit der Umgebung möglichst zu fördern, wurden an geeigneten Stellen zwischen den bisherigen Stationen neue Halteplätze ausschliesslich für die Vorortzüge angelegt. Der Natur und dem Charakter des Vorortverkehrs entsprechend, bestehen diese Halteplätze lediglich aus einem Kiesperron und einer Tafel mit dem Namen des Halteplatzes sowie jenen Einrichtungen, welche im Interesse der Sicherheit unbedingt geboten erscheinen.

Andere Einrichtungen, wie Unterstandshütten usw., müssen dagegen gewünschtenfalls von den Interessenten auf eigene Kosten hergestellt werden.

Die Zahl dieser besonderen Vorarthalteplätze beläuft sich z. Z. in der Umgebung Münchens wie Nürnbergs auf je 18.

Die Vorortzüge haben eigene Garnituren aus älteren Wagen III. Klasse, theils nach dem Kupee-, theils nach dem Durchgangssystem, mit je einem abschliessbaren Kupee am Zugsanfang und am Zugsende, das je nach der Fahrtrichtung als Schutzkupee bezw. Dienst- und Gepäckraum dient, da besondere Schutzwagen, wie auch Dienstwagen nicht mitgeführt werden. Die Beförderung der Vorortzüge, als deren Maximalstärke 15 Wagen festgesetzt sind, geschieht durch leichte Tendermaschinen, mit einer Geschwindigkeit von etwa 25 km. Begleitet werden dieselben von einem Kondukteur, der auch als Zugführer fungirt. Die Abgabe der Fahrkarten erfolgt theils an Schaltern, theils durch Automaten. Die an Halteplätzen zugehenden Reisenden werden auf Werthmarken befördert, die der Kondukteur im Zuge ausgibt und die nur in dem Zug, in welchem sie ausgegeben wurden, Gültigkeit haben. Auf sämmtlichen Vorortlinien besteht Bahnsteigsperre. Das Datum wird den Vorortfahrkarten erst an den Bahnsteigeingängen mit der Kupirzange aufgedrückt. Fahrtunterbrechung ist im Vorortverkehr nicht gestattet; Kinder zahlen auch hier in der üblichen Weise die Hälfte. Gepäckabfertigung findet ausschliesslich im Zuge durch den Kondukteur auf Gepäckmarken zu 10 und 20 ₰ für Stücke bis zu 30 kg Gewicht statt. Fahrkarten bezw. Fahr- und Gepäckmarken von einer Vorortlinie nach einer anderen werden nicht ausgegeben. An den Halteplätzen werden die Fahrkarten in der Regel nicht abgenommen.

Um dem Ausflugsverkehr zu genügen werden während der besseren Jahreszeit namentlich an Sonn- und Feiertagen die Vorortzüge entsprechend verstärkt und die Zahl derselben nach Bedarf erhöht, auch das Begleitpersonal vermehrt. Einzelne besonders stark frequentirte Halteplätze werden an solchen Tagen auch mit besonderem Personal zur Fahrkartenabgabe und -Abnahme besetzt.

In der gegenwärtigen Winterfahrordnung ist die Saehe folgendermaassen eingerichtet:

Es verkehren täglich:

a) bei München:

1. auf der Starnberger Linie:			
zwischen München Centr. und Laim . . .	28	Züge auf	5 km
„ „ „ „ Pasing . .	56	„ „	8 „
„ „ „ „ Planegg . .	12	„ „	15 „
2. auf der Lindauer Linie:			
zwischen München Centr. und Bruck . . .	10	„ „	23 „
3. auf der Holzkirchener Linie:			
zwischen München Centr. u. Grosshesselohe	16	„ „	11 „
4. auf der Ingolstädter Linie:			
zwischen München Centr. und Dachau . .	10	„ „	18 „
5. auf der Simbacher Linie:			
zwischen München Ost und Schwaben . .	8	„ „	21 „
6. auf der Rosenheimer Linie:			
zwischen München Ost und Kirchseeon . .	8	„ „	23 „
7. auf der Landshuter Linie:			
zwischen München Centr. und Schleissheim	8	„ „	19 „
8. auf der Stadtbahn:			
zwischen München Centr. und München Ost	6	„ „	10 „
somit zusammen:	162	Züge auf	153 km

Die Vorortzüge nach Planegg verkehren auf der Starnberger Doppelbahn selbst, jene nach Laim und Pasing dagegen auf einer neben der ersteren speziell für den Vorortverkehr neu angelegten Doppelbahn.

b) bei Nürnberg:

1. auf der Bamberger Linie:

zwischen Nürnberg und Erlangen	12 Züge	auf	24 km

2. auf der Münchener Linie:

zwischen Nürnberg und Schwabach	16 „	„	15 „

3. auf der Schwandorfer Linie:

zwischen Nürnberg und Mögeldorf	4 „	„	5 „
„ „ „ Röthenbach b. L.	12 „	„	12 „

4. auf der Regensburger Linie:

zwischen Nürnberg und Feucht	8 „	„	13 „

5. auf der Egerer Linie:

zwischen Nürnberg und Schnaittach	8 „	„	20 „

6. auf der Würzburger Linie:

zwischen Nürnberg und Siegelsdorf	10 „	„	18 „

7. auf der Crailsheimer Linie:

zwischen Nürnberg und Rossstall	6 „	„	16 „
somit zusammen:	76 Züge	auf	123 km

Was nun die mit dieser Einrichtung erzielten Resultate betrifft, so müssen dieselben als sehr befriedigend bezeichnet werden. Der Vorortverkehr erfreut sich des allgemeinen Beifalls der Bevölkerung und hat in der verhältnissmässig kurzen Zeit seit seiner Einführung eine die gehegten Erwartungen übertreffende Entwickelung erfahren. Auch die finanziellen Ergebnisse sind sehr günstige und dürfte damit ein Fingerzeig gegeben sein, wo im Personenverkehr die entwickelungsfähigen und ertragsreichen Gebiete zu suchen sind.

Im Jahre 1896 sind im Münchener Vorortverkehr 1 913 851 Personen befördert und 18 412 209 Personenkm geleistet worden, wofür eine Einnahme von 360 847 ℳ anfiel, während die Ausgaben nur 205 247 ℳ betrugen, sodass ein Ueberschuss von 155 599 ℳ und ein Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen von 56,88 % zu verzeichnen war. In den ersten neun Monaten des Jahres 1897 waren es jedoch bereits 2 142 657 Personen mit 21 621 021 Personenkm mit 423 282 ℳ Einnahme und 215 901 ℳ Ausgabe, also mit einem Ueberschuss von 207 381 ℳ bzw. einem Betriebskoeffizienten von nur 51,0 %.

Im Nürnberger Vorortverkehr wurden im Jahre 1896: 1 119 933 Personen befördert und 11 633 336 Personenkm gefahren und dafür eine Einnahme von 233 533 ℳ erzielt, während sich die Ausgaben auf 143 500 ℳ beliefen, so dass der Ueberschuss 90 033 ℳ und der Betriebskoeffizient 61,45 % betrug. In den ersten neun Monaten des laufenden Jahres fielen 1 062 325 Personen, 10 583 323 Personenkm, 212 157 ℳ Einnahme und 112 844 ℳ Ausgabe an. Der Ueberschuss bezifferte sich sonach bereits auf 99 312 ℳ und der Betriebskoeffizient auf 53,19 %.

Da das Prozentverhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen im Jahre 1896 für sämmtliche Linien des bayerischen Staatsbahnnetzes 62,58 %, für die Vizinalbahnlinien allein 64,76 % und für die Lokalbahnlinien allein 49.88 % betragen hat, so können diese Ergebnisse als befriedigend um so mehr bezeichnet werden, da es sich dabei zum grössten Theil um einen Verkehr handelt, der früher nicht vorhanden war.

Bei den vorstehend angegebenen Ziffern sind als Einnahmen lediglich jene Beträge in Rechnung gezogen, welche aus dem Verkauf von Vorortfahrkarten und Marken sowie Gepäckmarken angefallen sind. Die Vorortzüge werden aber in nicht unerheblichem Maasse auch von Inhabern von Fahrtausweisen des allgemeinen Verkehrs, sowie, wie schon erwähnt, in sehr grosser Anzahl von Besitzern von Arbeiterfahrkarten benützt. Der Antheil der Vorortzüge an den Fahrkarten des allgemeinen Verkehrs lässt sich jedoch auch nur schätzungsweise nicht wohl ermitteln. Hinsichtlich des Verkehrs auf Arbeiterfahrkarten bietet zwar die Thatsache, dass der Erlös aus solchen im Jahre 1896 im Rayon des Münchener Vorortverkehrs 13 700 ℳ und in jenem des Nürnberger 35 005 ℳ betragen hat, einigen Anhalt; allein ziffernmässig lässt sich auch hier der Antheil nicht berechnen. Es musten daher diese beiden Einnahmequellen unberücksichtigt bleiben, was jedoch gerechtfertigt bezw. dadurch ausgeglichen erscheint, dass bei den Ausgaben die Antheile des Vorortverkehrs an den Kosten der allgemeinen Verwaltung sowohl wie an jenen der Verzinsung, Tilgung und Abschreibung von Anlagewerthen, der Schwierigkeiten der Ermittlung halber, ebenfalls nicht in Ansatz gebracht werden konnten. In den oben angeführten Ausgabeziffern sind daher lediglich enthalten die Personalkosten der Zugbegleitung und Zugförderung sowie die Kosten des Materialverbrauchs der Maschinen und Wagen, dann die Kosten der Unterhaltung der ständigen Garnituren der Vorortzüge, die durch den Vorortverkehr veranlassten Mehrkosten des Stations- und Abfertigungsdienstes und die Antheilsbeträge an den Kosten der Bahnunterhaltung.

Auf 1 km mittlerer Betriebslänge sind 1896 entfallen:

	in München	in Nürnberg	zusammen
an beförderten Personen:	27 193	10 205	16 843
„ geleisteten Personenkm.:	261 613	116 008	166 808
„ Einnahmen in Mark:	5 127	2 128	3 300
„ Ausgaben „ „ :	2 916	1 308	1 936

Der Vorortverkehr in München erweist sich also mehr als doppelt so intensiv wie jener in Nürnberg, welcher Umstand hauptsächlich auf die Pasinger Linie zurückzuführen ist, die mit ihren 1 071 835 beförderten Personen, 7 046 434 geleisteten Personenkm, 137 746 ℳ Einnahmen und 90 106 ℳ Ausgaben alle übrigen Linien weit überragt. Ihr am nächsten kommt die Planegger Linie, deren Betriebskoeffizient sich mit 30,44 % am günstigsten stellt, dann folgen die übrigen Linien in der Reihenfolge wie oben aufgeführt. Die Schleissheimer Linie mit 40 799 beförderten Personen, 646 640 Personenkm und 12 090 ℳ Einnahmen hat ein Defizit von 3 912 ℳ aufzuweisen.

Den geringsten Verkehr zeigt die ganz im Stadtrayon verlaufende Linie München Centralbahnhof-München Ostbahnhof, welche bei 17 616 beförderten Personen, 111 101 Personenkm und einer Einnahme von 2 201 ℳ ein Defizit von 10 697 ℳ ergeben hat. Die Konkurrenz der elektrischen Trambahn und der Pferdebahn, welche zahlreichere und billigere Fahrgelegenheiten bieten, lässt auf dieser Linie keinen Verkehr aufkommen, weshalb deren Wiederaufhebung in Frage steht.

In Nürnberg ist die Linie nach Erlangen am stärksten frequentirt mit 264 105 Personen, 3 911 006 Personenkm, 78 284 ℳ Einnahmen und 32 591 ℳ Ausgaben. Ihr sehr nahe steht die Schwabacher Linie und dann folgen die übrigen in der Reihenfolge wie oben angeführt. Die Linie nach Rossstall hat mit 44 716 Personen, 358 961 Personenkm und 7 077 ℳ Einnahmen ein Defizit von 5 654 ℳ aufzuweisen. Auch in Nürnberg zeigt sich die Erscheinung, dass die im eigentlichen Stadtrayon liegenden Strecken geringe Frequenz haben. So hat die Theilstrecke Nürnberg-Fürth nur eine Gesammteinnahme von 3 438 ℳ. Die Konkurrenz der Ludwigsbahn und der elektrischen Strassenbahn, welche die beiden, bereits nahezu vollständig zusammengebauten Schwesterstädte ebenfalls verbinden, erweist sich eben auch hier als übermächtig, trotzdem die Staatsbahnhöfe in Nürnberg wie in Fürth nicht ungünstig liegen.

Die besten Ergebnisse zeigen sich dagegen überall bei jenen Linien, welche entweder einen starken Ausflugsverkehr haben oder welche verkehrsreiche Orte, wie Bruck, Erlangen usw. mit dem Verkehrscentrum verbinden.

Im Finanzausschuss fand die Vorortverkehrseinrichtung allseitig Anerkennung und wurden die Mittheilungen des Ministers über die Ergebnisse beifällig aufgenommen.

Klagen wurden eigentlich nur in Bezug auf den mangelnden Schutz vor den Unbilden der Witterung auf den Halteplätzen laut. In dieser Hinsicht wird in Erwägung zu kommen haben, einzelne Halteplätze, bei welchen sich fortdauernd eine starke, regelmässige Frequenz zeigt, mit einfachen Wetterschutzvorrichtungen auszustatten, doch wird im allgemeinen, im Interesse der Vorortverkehrseinrichtung selbst, an möglichst einfacher Einrichtung dieser Halteplätze festzuhalten sein, da sonst zu befürchten steht, dass man mit der Zeit zu vollständigen Stationen kommt, die Sache mit Kosten belasten würden, welche sie nicht vertragen kann. Davon, dass man bei Halteplätzen, welche im Sommer einen bedeutenden Ausflugsverkehr haben, Anlagen schafft, die für alle Fälle ausreichen und auch einen Ansturm von 2—3 000 Personen, wie er bei plötzlichem Eintritt schlechten Wetters hier und da vorkommt, genügen, kann ja von vornherein keine Rede sein.

An Wünschen wurden im Laufe der Berathung eine grosse Anzahl vorgebracht, welche sich alle auf eine weitere Ausdehnung der Einrichtung beziehen, und zwar wird einestheils ein Hinausgehen über die bisher festgehaltene Höchstentfernung von 25 km und anderntheils eine Uebertragung der Einrichtung auf andere Städte angestrebt. In ersterer Hinsicht wird besonders eine Ausdehnung der Planegger Vorortzüge bis nach dem 28 km entfernten Starnberg, dann der Kirchseeoner Züge bis nach dem 28 km entfernten Grafing und der Brucker Züge bis nach dem 33 km entfernten Gräfrath seitens der Münchener Bevölkerung gewünscht und auch von einer Einbeziehung des 41 km entfernten Freising war die Sprache, während in Nürnberg die Wünsche auf Ausdehnung der Schwabacher Züge nach dem 26 km entfernten Roth a. S., der Feuchter Züge bis nach dem 28 km entfernten Postbauer und der Erlanger Züge nach dem 39 km entfernten Forchheim gerichtet sind.

Regierungsseitig wird aber diesen Anregungen entgegengetreten und betont, dass Begriff und Natur des Vorortverkehrs die Einhaltung eines gewissen eng begrenzten Rayons bedingen, von welchem Standpunkt aus schon die seither als Höchstgrenze der Ausdehnung angenommene Entfernung von 20 und äussersten Falls 25 km als sehr hoch gegriffen erscheine. Der über diese Grenzen hinaus sich bewegende Verkehr sei kein wirklicher Vorortverkehr mehr und könne daher der unübersehbaren Konsequenzen wegen ein Abgehen von der bezeichneten Entfernungsgrenze nicht in Aussicht gestellt werden. Dagegen werde es mit der Zeit wohl möglich werden, die auf Ausdehnung des Vorortverkehrs innerhalb der normirten Grenzen gerichteten Wünsche zu befriedigen, insbesondere werde sich die Einrichtung des Vorortverkehrs auf der München-Augsburger Linie in der 25 km langen Strecke München-Maisach und die Ausdehnung des

Planegger Verkehrs bis zu dem 19 km entfernten Gauting verwirklichen lassen, sobald die im Werk befindlichen Umbauten der Stationen Maisach und Gauting beendigt seien. Was endlich die Ausdehnung des Vorortverkehrs auf andere Städte anbelangt, so wird dieselbe im Hinblick auf die im ganzen günstigen bisherigen Ergebnisse wohl Platz greifen können und werden hierfür zunächst die Städte Augsburg und Würzburg in Frage kommen, vorausgesetzt, dass dieselben selbst die Einführung anstreben, was bei Augsburg bisher nicht der Fall gewesen sein soll. st.

Bücherschau.

— **Stühlen's Ingenieurkalender 1898.** Verlag von G. D. Baedeker in Essen. Ein Blick in den bewährten Führer des Ingenieurs, sei derselbe nun Maschinen- oder Hüttentechniker, Elektrotechniker oder Bautechniker usw., lehrt, dass die Herausgeber abermals verstanden haben, den reichen Inhalt, der auf eng begrenztem Raum so viel praktisch Brauchbares bietet, zeitgemäss umzugestalten und zu verbessern. Das gilt besonders von den Kapiteln über Heizung und Ventilation, Eisenhüttenkunde, Elektrotechnik u. a. In dem auch diesmal unentgeltlich zum Kalender beigegebenen Westentaschenbuch von Bode, welches jedem Techniker allmählich unentbehrlich geworden ist, indem es in einem wahren Liliputformat eine Reihe von mathematischen Tabellen, Gewichtstafeln, Normen für die Festigkeit von Eisen und Stahl, Tafeln über Querschnitt und Gewicht, Widerstands- und Trägheitsmomente usw. verschiedener Walzeisen- und genieteter Trägerprofile usw. sowie die wesentlichsten Bestimmungen über Patente und Patentnahme in den wichtigsten Staaten bringt, sind die Logarithmentafeln verbessert worden. In der zweiten grossen Beigabe zum Kalender werden wieder in dem einen Theile besonders die Technikerwelt interessirende gewerbliche Gesetze und Bekanntmachungen veröffentlicht, unter denen wir nur den Wortlaut des Patentgesetzes vom 7. April 1891 und der Patentübereinkommen Deutschlands mit der Schweiz, Oesterreich-Ungarn und Italien, die Gesetze zum Schutz von Gebrauchsmustern, vom 1. Juni 1891, und zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes, vom 27. Mai 1896, sowie die neuesten Dampfkesselvorschriften hervorheben. Der Preis des Kalenders ist in Anbetracht seiner Reichhaltigkeit ein sehr mässiger und beträgt 3,50 ℳ für die Ausgabe A (in Ledereinband) und von 4,50 ℳ für die Ausgabe B (in Brieftaschenform).

— **Eisenbahnkalender für Oesterreich-Ungarn 1898.** Bearbeitet von Dr. Franz Hilscher. Verlag von Moritz Perles in Wien. Preis 3 ℳ. Dieses handliche Taschenbuch bietet dem Eisenbahnbeamten in seinem fachlichen Theile wissenswerthe Mittheilungen über die Eisenbahnbehörden, -Aemter und -Kommissionen in Oesterreich und Ungarn, und führt die wichtigsten auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze, Verordnungen und Erlasse auf. Ausserdem enthält dasselbe das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, die hauptsächlichsten Bestimmungen über die Unfallversicherung der österreichischen Eisenbahnbeamten und -Bediensteten sowie Mittheilungen aus dem Geschäftsbericht der Versicherungsanstalt jener Bahnen, eine Fahrkartenstempeltabelle, die Personal- (Regie)-Einheitssätze der österreichischen Bahnen, Mittheilungen über Eisenbahnstiftungen, -Schulen und -Vereine, ferner über die Organisation der Eisenbahnverwaltungen der österreichisch-ungarischen Monarchie und verschiedene andere willkommene Beigaben.

— **Joly's technisches Auskunftsbuch für 1898.** Verlag von K. F. Köhler in Leipzig. Preis 8 ℳ. Der Inhalt dieses Werkes hat Aehnlichkeit mit denjenigen technischer Kalender, ist aber alphabetisch angeordnet, so dass das Nachschlagen erleichtert wird. Ein besonderer Vorzug des Buches besteht darin, dass langathmige Erläuterungen vermieden sind; mit kurzen bündigen Worten ist der Kern dessen, worauf es ankommt, behandelt. Es ist unseres Wissens das einzige Werk, welches ausführliche Preisangaben über technische Artikel und Erzeugnisse bringt. Die unter den Artikeln angegebenen Bezugsquellen erhöhen den praktischen Werth.

Wie bereits an dieser Stelle mitgetheilt, hat nach der Denkschrift des Reichsmarineamts über die Seeinteressen des Deutschen Reiches die deutsche Handelsflotte in den letzten Jahrzehnten erstaunlich zugenommen, sie zählt gegenwärtig 1 125 Dampfschiffe, 2 550 Segelschiffe und hat sich thatsächlich zur zweitgrössten Handelsflotte der Welt aufgeschwungen. Aber wie weit steht sie hinter der ersten Handelsflotte der Welt, hinter der englischen, zurück! In einer kleinen Schrift unter dem Titel **„Das britische Weltreich und der deutsche Wettbewerb“** von Dr. Vosberg-Rekow (Berlin 1898, Siemenroth & Troschel, Preis 1 ℳ.) wird zeitgemäss darauf aufmerksam gemacht. Deutschlands Flotte ist gross und stark, aber immerhin 7—8 mal kleiner als die englische. England besass im Jahre 1893 rund 7 000 Dampfer und 12 500 Segelschiffe. An der Gesammtheit der Handelsflotten aller Länder war es damals nach der Tragfähigkeit der Schiffe berechnet mit 50 %, bei Einbeziehung der Kolonien sogar mit 55 % betheiligt, Deutschland dagegen nur mit 7 %. Weit über die Hälfte aller Seetransporte erfolgt also unter britischer Flagge und der rothe Faden, der bekanntlich in alles Tauwerk der englischen Kriegsmarine eingewebt ist, spinnt sich zu einem gewaltigen Netz um die Welt. Im übrigen enthält die kleine Schrift eine kurze Zusammenfassung der wirthschaftlichen Entwickelung Englands in neuester Zeit, insbesondere der handelspolitischen, und der jüngsten Bestrebungen englischer Staatsmänner auf den Zusammenschluss Englands mit seinen Kolonien zu einem grossbritischen Reichszollverband. Nur am Schluss bekundet der Verfasser einen Irrthum, indem er die Kündigung der englischen Meistbegünstigungsverträge mit Deutschland und Belgien unterschätzt. Wenn am 1. August 1898 diese Verträge abgelaufen sind und England mit einigen oder auch allen Kolonien sich über differenzielle Zollbedingungen verständigt haben wird, zunächst etwa mit Kanada, dann wird nicht nur die direkte Ausfuhr Deutschlands nach Kanada, die ja verhältnissmässig nicht ins Gewicht fällt, und nicht nur die direkte Ausfuhr Deutschlands nach den übrigen britischen Kolonien dadurch betroffen und gefährdet, sondern auch die indirekte Ausfuhr Deutschlands über England, die sich deutscherseits nicht feststellen lässt, wohl aber englischerseits auf Grund des Handelsmarkenschutzgesetzes und des Zeichens „Made in Germany“. Unter solchen Umständen erscheinen die Schwierigkeiten, die sich dem Abschluss eines neuen Handelsvertrages zwischen Deutschland und England entgegenstellen, nahezu unüberwindlich. Man wird sich vermuthlich mit einem vertragslosen Zustande bei vorläufiger stillschweigender Fortdauer der Meistbegünstigung begnügen müssen, bis die Rückwirkungen der grossbritischen Zollpolitik einigermaassen zu erkennen sind.

Oberregierungsrath Victor Kolbe †.

Am 13. Dezember d. J. verschied plötzlich infolge eines Herzschlages im 53. Lebensjahre der Oberregierungsrath Kolbe, welcher seit dem 1. Dezember 1881 der königlichen Eisenbahndirektion Berlin als Mitglied angehörte.

In ihrem dem Verstorbenen gewidmeten Nachrufe sagt die königliche Eisenbahndirektion wörtlich: „Tief erschüttert beklagen wir den Verlust dieses vortrefflichen Mitarbeiters, der stets und mit Erfolg bestrebt war, das Interesse der Verwaltung zu fördern und uns mit seinem einsichtsvollen Rathe zu unterstützen, der mit Wohlwollen gegen die Beamten strengen Gerechtigkeitssinn vereinigte und in dem ihm zugewiesenen Geschäftskreise Hervorragendes leistete.

Durch kollegialischen Sinn und liebenswürdiges Wesen hat er sich die ungetheilte Liebe und Hochachtung erworben und sich in unseren Herzen ein dauerndes Andenken gesichert.“ Gewiss ein ehrendes Zeugniss seiner Behörde und seiner besonderen Mitarbeiter!

Aus dem Lebenslauf des Verstorbenen theilen wir folgendes mit:

Victor Friedrich Otto Kolbe wurde als einer von vier Söhnen des Kreisgerichtsraths und Rittergutsbesitzers Kolbe am 19. März 1845 zu Stettin geboren. Nach Absolvirung des Marienstifts-Gymnasiums daselbst widmete er sich dem Studium der Rechtswissenschaften, wurde 1867 zum Auskultator, 1869 zum Referendar und am 25. Oktober 1872 zum Gerichtsassessor ernannt. In die Zeit der Vorbildung fällt die Ableistung seiner Militärdienstzeit als Einjährig-Freiwilliger beim Königshusarenregiment (1. rheinisches Nr. 7) zu Bonn, dem er auch später noch als Premierlieutenant in der Reserve angehörte. Vom 1. April 1874 bis zu seinem am 1. April 1876 erfolgten Eintritt als Hilfsarbeiter beim Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft bekleidete der Verstorbene die Stelle eines Staatsanwaltsgehilfen in Tilsit.

Mit dem Uebergange des Berlin-Stettiner Eisenbahnunternehmens in den Besitz des preussischen Staates im Jahre 1880 wurde er in den Staatseisenbahndienst übernommen und war zunächst nach der am 16. Januar 1880 erfolgten Ernennung zum königlichen Regierungsassessor bei der königlichen Direktion der Berlin-Stettiner Eisenbahn in Stettin bis zum 31. März 1881 thätig. Nach seiner demnächstigen Beschäftigung bei dem ehemaligen königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Berlin-Schneidemühl (Direktionsbezirk Bromberg) wurde der Verstorbene unter nahezu gleichzeitiger Ernennung zum Eisenbahndirektor mit dem Range der Räthe IV. Klasse zum 1. Dezember 1881 nach Berlin versetzt und ihm vom gedachten

Tage ab die Wahrnehmung der Stelle eines Mitgliedes der damaligen königlichen Eisenbahndirektion Berlin übertragen. Hier gehörte er der I. Abtheilung an und bearbeitete zunächst das Dezernat für Personalien der Beamten und Arbeiter. In der Folgezeit war er bei der Ausführung der Wohlfahrtseinrichtungen für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung, insbesondere bei der Einrichtung der Betriebs- und Werkstättenkrankenkassen des Direktionsbezirks thätig. Gleichzeitig bekleidete er die Stellung des Justitiars der Direktion. Später erhielt er in der Eigenschaft als Kassenrath das Dezernat für die Bearbeitung des Etats-, Kassen- und Rechnungswesens, welches sich aus Anlass der Verstaatlichung der Privatbahnen bei der Direktion Berlin als besonders umfangreich und schwierig gestaltete, da diese Direktion in erheblichem Maasse bei dem Umtausch und der Rückzahlung der Aktien und Obligationen der Privatbahnen mitzuwirken hatte.

Mit Patent vom 11. Juli 1885 erfolgte seine Ernennung zum Regierungsrath.

Bei der Neuordnung der königlich preussischen Staatseisenbahnverwaltung am 1. April 1895 wurde der Verstorbene unter Ernennung zum Oberregierungsrath mit der ständigen Vertretung des Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion in Berlin betraut und ihm auch bei der neuen Direktion Berlin das wichtige Dezernat für das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen zugewiesen. Es mag noch erwähnt werden, dass der Verstorbene als Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion Berlin in ihrer Eigenschaft als geschäftsführende Direktion des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen besondere Gelegenheit hatte, in Finanzsachen für den genannten Verein thätig zu sein.

Als Ordensauszeichnungen erhielt er neben der Landwehrdienstauszeichnung II. Klasse und den Kriegsdenkmünzen 1866 und 1870/71 den rothen Adlerorden IV. Klasse und in diesem Jahre das Ehrenkreuz des Ordens der württembergischen Krone.

Bei seinem plötzlichen Hinscheiden war die Theilnahme aller derer, die ihm im Leben nahe gestanden oder die er im Leben durch seine reichen Geistesgaben erfreut hatte, ausserordentlich gross. Seine Beisetzung erfolgte am 17. Dezember in dem Erbbegräbniss seiner Väter auf dem Rittergute Pritzlow bei Colbitzow in Pommern. Die Ueberführung der Leiche am Tage vorher von der Wohnung am Potsdamer Platz in Berlin nach dem Stettiner Bahnhof gestaltete sich zu einer feierlichen Kundgebung der besonderen Liebe seiner Amtsgenossen und der Verehrung der Büreaubeamten der königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Mit der hochbetagten Mutter und der tiefbetrübten Gattin trauern zwei Töchter und ein Sohn um den Verlust des Vaters.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Der im Monat Juni d. J. für die Beförderung von Pflastersteinen von Schärding nach Esslingen eingeführte Frachtsatz von 0,98 ℳ wird mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1898 auf **0,97** ℳ für 100 kg ermässigt.

München, im Dezember 1897. (2809)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deusch-französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil IIa Heft 8 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den königlichen Eisenbahndirektionen Köln und St. Johann-Saarbrücken) tritt am 1. Januar 1898 der Nachtrag IV und zu dem direkten Holz-Ausnahmetarife am gleichen Tage der Nachtrag VII in Kraft (gratis).

Strassburg, den 10. Dezbr. 1897. (2810)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 werden die im Gütertarif der Gruppe II Nachtrag 4 Seite 25 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 (für zum Hochofen- oder Bleihüttenbetriebe bestimmte Erze und Schlacken)

von Oderberg nach
Friedrichshütte von 0,34 ℳ auf 0,374 ℳ
von Oderberg nach
Rosdzin . . . „ 0,28 „ „ 0,314 „
pro 100 kg erhöht.

Zu gleicher Zeit entfällt der daselbst bei Oderberg angebrachte Hinweis auf die allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger (E.).

Kattowitz, den 15. Dezember 1897. (2811)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Januar 1898 kommen für die Beförderung von Cement in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einem Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht auf jeden beladenen Wagen im Verkehr von Kirchheim bei Heidelberg nach den Stationen Bensheim, Darmstadt, Frankfurt a/M. und Weinheim ermässigte Ausnahme - Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen, für den Güterverkehr eingerichteten Stationen.

Karlsruhe, den 16. Dezbr. 1897. (2812)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch - schweizerischer Güterverkehr. Die in den Tarifheften I A und I B enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 12 für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Malz und Mühlenfabrikate gelten mit sofortiger Wirkung auch für Sendungen, welche auf den deutsch-schweizerischen Uebergangsstationen zur Durchfuhr durch die Schweiz mit Bestimmung nach Frankreich, Oesterreich-Ungarn und Italien zollamtlich behandelt werden. Rückkehr der Sendungen nach Deutschland ist ausgeschlossen.

Karlsruhe, den 15. Dezbr. 1897. (2813)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Deutscher Ost - Afrikaverkehr über Hamburg. Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. wird der Hafen Mombassa als Verbandshafen in den Verband einbezogen. Gleichzeitig wird die Station Wadgassen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit direkten Frachtsätzen für die Klassen 6—8 ausgerüstet.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 12. Dezember 1897. (2814)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Zu Theil IV Heft 1 (Holz) vom 1. Januar 1894 gelangt am 1. Januar 1898 der Nachtrag III zur Einführung.

München, im Dezember 1897. (2815)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr. Tarif vom 1. Juli 1896. Am 1. Januar 1898 gelangt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält eine Ergänzung bezw. Aenderung der Tarifbestimmungen sowie Aufhebung, Aenderung und Ergänzung von Frachtsätzen. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Januar 1898.

München, im Dezember 1897. (2816)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Magdeburg - Halle - bayerischer Verbands - Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 ab werden die Stationen Finsterwalde und Mückenberg des Eisenbahn - Direktionsbezirks Halle a/S. in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe als Versandstationen einbezogen.

Magdeburg, den 16. Dez. 1897. (2817)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung
und namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr. Für thüringische etc. Waaren kommen neue Frachtsätze für Oberkotzau und für Bier zur Ausfuhr anderweite Frachtsätze für Kulmbach vom 20. d. Mts. zur Anwendung. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 13. Dez. 1897. (2818)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Kilometer - Tariftabelle des Ausnahmetarifs Nr. 40 im Nachtrag IV des 1. Heftes des südwestdeutschen Verbandstarifs für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten usw. nach der Schweiz, ferner die Kilometer-Tariftabelle des Ausnahmetarifs Nr. 20 unseres Lokaltarifes, gültig für die gleichen Güter, sind mit Wirksamkeit vom 20. d. Mts. auch im Verkehr mit Alt-Münsterol Grenze anwendbar für Sendungen, welche nach Frankreich und weiter bestimmt sind und beim Eingang ins Ausland verzollt werden.

Für Mannheim - Alt-Münsterol Grenze tritt unter den gleichen Bedingungen für die im südwestdeutschen Ausnahmetarif Nr. 40 vorgesehenen Güter ein Frachtsatz von 0,82 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Die Frachtbriefe müssen auf die wirkliche Empfangsstation lauten oder auf Alt-Münsterol Grenze; im letzteren Fall sind die Sendungen an eine Mittelsperson in Alt-Münsterol zu richten.

Die Fracht für die Strecke Alt-Münsterol bis Grenze ist in den Frachtsätzen enthalten.

Weitere Auskunft ertheilt das Verbands-Abrechnungsbüreau in Strassburg.

Strassburg, 18. Dezember 1897. (2819)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg i/Pr. Im Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg und ab Elbing vom 13. April 1893 treten nachstehende Aenderungen ein:

1. Mit Geltung von sogleich werden die Stationen Friedrichsthal und Dillingen der königlich bayerischen Staatsbahnen und die Station Ullersdorf a. d. Biele der königlichen Eisenbahndirektion Breslau in den Tarif aufgenommen. Die Frachtsätze sind auf den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.
2. Vom 15. Februar 1898 ab werden die mit dem IV. Nachtrag zur Einführung gekommenen Frachtsätze für die Station Rengersdorf der königlichen Eisenbahndirektion Breslau aufgehoben.

Bromberg, den 16. Dezember 1897. (2820)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch - oberschlesischer und Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 1. Januar 1898 tritt für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem oberschlesischen Grubenrevier nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg, sowie der Königsberg - Cranzer, Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn und ostpreussischen Südbahn ein neuer Tarif in Kraft, welcher in der Hauptsache bedeutende Ermässigungen nach Ost- und Westpreussen, sowie Hinterpommern enthält. Insoweit nach Station Rastenburg der ostpreussischen Südbahn Erhöhungen — bis zu 0,4 ₰ für 100 kg — eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Februar n. J. in Geltung. Durch den neuen Tarif kommen die bisherigen Massenfrachtsätze in Wegfall; nur nach einigen Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Danzig, sowie nach Stationen der ostpreussischen Südbahn bleiben solche bestehen, aber mit der Abänderung, dass die Sendungen von einem Versender und einer Versandstation nicht nach einer, sondern nach mehreren Empfangsstationen aufgegeben werden können.

Zu gleicher Zeit kommt auch der Nachtrag II zum Berlin - Stettin - oberschlesischen Kohlentarife zur Einführung, welcher neue bezw. ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin, der Altdamm-Kolberger und Stargard-Küstriner Eisenbahn, sowie Berichtigungen und Ergänzungen enthält.

Der neue Tarif ist zum Preise von 1 ℳ, der Nachtrag II unentgeltlich bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Kattowitz, den 17. Dezbr. 1897. (2821)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 10./22. Dezember 1897 wird der V. Nachtrag zum Theil III B des deutsch-russischen Gütertarifs eingeführt. Dieser Nachtrag enthält den Ausnahmetarif 20 für die Beförderung von raffinirtem russischen Petroleum (Leuchtöl, Kerosin) von russischen Stationen nach deutschen Stationen östlich der Elbe mit Einschluss von Dresden, Leipzig, Halle und Magdeburg. Druckstücke dieses Nachtrages sind durch Vermittelung der in demselben genannten Stationen zu beziehen.

Ferner wird im Theil II des Gütertarifs in der Klassifikation auf Seite 324 und 325 der Artikel „Petroleum (Leuchtöl, Kerosin)" mit der Gruppennummer 59 und folgender Tarifirung in Spalte 18 neu aufgenommen:

„A. T. 20;" die übrigen Spalten erhalten Fehlstriche. Auch wird auf Seite 243 und 245 bei Holz und Holzbaumaterialien die Tarifirung „A. T. 20" gestrichen.

Bromberg, den 15. Dezbr. 1897. (2822)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch - westdeutscher Güterverkehr. Am 20. d. Mts. wird die Station Arnswalde des Direktionsbezirks Bromberg in den im ostdeutsch - westdeutschen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif 9 für Eisen der Spezialtarife I und II aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 18. Dez. 1897. (2823)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung

Ostdeutsch - österreichischer Verband. Mit Gültigkeit vom 22. d. Mts. gelangen im Tarif, Theil II Heft 1, unter den für den Ausnahmetarif Nr. 11 geltenden Bedingungen zwischen Prag, Prag Anglobank Oe. N. W. B., Prag, Bubene, Bubna St. E. G. einerseits und Ratibor andererseits für Eisen und Stahl usw. der Abtheilungen a—e die direkten Frachtsätze von 280, 217, 230, 190 und 126 ₰ zur Einführung.

Breslau, den 17. Dezember 1897. (2824)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahn Güterverkehr. Vom 20. d. Mts. ab werden die Artikel „Torfstreu und Torfmüll, sowie Erze, auch aufbereitete usw. wie im Spezialtarif III genannt" in den Ausnahmetarif 9 (Rohstofftarif) aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 16. Dezember 1897. (2825)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif Theil II Heft 3 A vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1898 gelangen für die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlenbrikets ab Schwarzenfeld nach gewissen böhmischen Stationen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, im Dezember 1897. (2826)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1898 gelangt zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 für die königlich bayerischen Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnstationen) der VI. Nachtrag zur Einführung, welcher von dem Materialdepot der unterfertigten Stelle um den Preis von 30 ₰ für das Stück bezogen werden kann.

München, im Dezember 1897. (2827)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Februar 1894. Die Gültigkeit der im Nachtrag VI enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 48 für Roherze wird bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1898, verlängert.

München, im Dezember 1897. (2828)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 gelangt zum Theil II Heft A (Gemeinschaftliches Heft) des österr.-ungar. - bayerischen Eisenbahnverbandes der Nachtrag I zur Einführung.

München, im Dezember 1897. (2829)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch - bayerischer Gütertarif, Theil II vom 1. April 1891. Die Stationen Cham, Eisenstein, Feucht, Münchsmünster, Ochenbruck und Straubing wurden in den Ausnahmetarif Nr. 2, Abtheilung d (Holzsägemehl als Streumittel) einbezogen. Auskunft über diese Ausnahmefrachtsätze ertheilen die genannten Stationen.

München, im Dezember 1897. (2830)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Donau - Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg, Deggendorf Donaulände trans. Die am 16. August 1897 eingeführten Ausnahmesätze für Eisen- und Stahlwaaren in Wagenladungen zu 10 t von Hamburg H. nach Passau, Regensburg und Deggendorf trans. (Ausnahmetarif 1 c in Abtheilung a des Tarifs, Verkehr nach dem Donaugebiet im allgemeinen) gelangen mit Ablauf des Monats Februar 1898 wieder zur Aufhebung.

Breslau, am 18. Dezember 1897. (2831)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch - österreichisch - ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Am 1. Januar 1898 treten im Tarif Theil II Heft 1 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 14 d *a* für rohe Kalisalze zu Düngezwecken als:

Carnallit, Kainit, Krugit, Schönit, Sylvinit

in Kraft, welche bei den Stationen Egeln und Stassfurt der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg sowie bei den Stationen Chropin, Kremsier der Kaiser Ferdinands - Nordbahn, Böhm. Skalitz, Königinhof, Kostomlat, Lissa, Mähr. Budwitz, Pribislau-Schlappenz der österreichischen Nordwestbahn, Chlumec-Pilar, Drahanowitz, Patzau, Protivin, Rican, Winterberg, Zartlesdorf der k. k. österreichischen Staatsbahnen und Libochovic, Raasdorf, Ungar. Brod der österr.-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft zu erfahren sind.

Breslau, den 18. Dezember 1897. (2832)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch - österreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Januar 1898 treten die Nachträge X zu Heft 1 und 2, sowie Nachtrag IX zu Heft 5 des Verbandstarifs in Kraft. Sie enthalten neue Frachtsätze der Klassen A 1, B, des Spezialtarifs III und der Ausnahmetarife 1 (Lebensmittel), 6 a und b (Holz) und 11 (Eisen und Stahl).

Zu erhalten sind sie durch die Verbandsstationen.

Dresden, den 18. Dezember 1897. (2833)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - österr. - ungar. Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Tarifheftes 3. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 tritt in dem in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbande ein neues Tarifheft 3 in Kraft.

Hierdurch wird das gleichnamige Tarifheft 3 vom 1. März 1894 nebst Anhang und Nachträgen I—VI aufgehoben, bezw. ersetzt.

Soweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz ausser Kraft treten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. März 1898 in Gültigkeit.

Abdrücke des neuen Tarifheftes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 60 ₰ = 36 kr. oder 72 Heller ö. W. für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. Dezember 1897. (2834)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - österreichisch - ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Oesterreich. (Ausnahmefrachtsätze für Messingwaaren sowie andere Ganz- und Halbfabrikate aus unedlen Metallen etc.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1898 gelangen für zur Ausfuhr seewärts nach ausserdeutschen Ländern und nach deutschen überseeischen Kolonien bestimmte Metallwaaren sowie andere Ganz- und Halbfabrikate aus unedlen Metallen und deren Mischungen (Legirungen), auch wenn sie mit anderem Material verbunden sind, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief von Wien (diverse Bahnhöfe) und den Wiener Vororten nach den im deutsch-österreichisch-ungarischen Seehafenverbande aufgenommenen deutschen Hafenstationen direkte Ausnahmefrachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung.

Diese Frachtsätze können bei den betheiligten Bahnverwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 17. Dezember 1897. (2835)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - österreichisch - ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Ungarn. (Ausgabe der Nachträge IX zum Tarifheft 3 und VI zum Tarifheft 4.) Die in Nr. 89 vom 13. November 1897 mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 publizirten Nachträge IX zum Tarifheft 3 und VI zum Tarifheft 4 des oben bezeichneten Verbandes gelangen erst mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 zur Einführung.

Wien, am 17. Dezember 1897. (2836)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Triest - Fiume - norddeutscher Eisenbahnverband. Ermässigte Kartirungssätze für Alkohol. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1898 bleiben für Alkohol (Spiritus, Weingeist) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief und unter Einhaltung der Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 17 des Verbands - Gütertarifes Theil II vom 1. Januar 1896 die folgend angeführten, bisher gültigen Frachtsätze für den Verkehr nach Triest und Fiume im Kartirungswege auch fernerhin in Kraft:

von	Pfennig für 100 kg
Berlin (Anhalter, Dresdener, Görlitzer und Schlesischer Bahnhof)	365
Breslau (B. F. und O. S. Bahnhof)	277
Frankfurt a/O.	343
Kandrzin	249
Lissa i. P.	308
Münsterberg	259
Posen	331
Stettin	386
Swinemünde	417
Tempelhof Rb.	364

Wien, am 18. Dezember 1897. (2837)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
im Namen aller betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Neuausgabe des Lokalgütertarifes für das Hauptbahnnetz, sowie des zugehörigen temporären Anhanges.) Mit 1. Januar 1898 bezw., insoweit Tariferhöhungen in Betracht kommen, mit 2. Februar 1898 gelangt ein neuer Lokalgütertarif (Theil II) für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Einführung.

Hierdurch werden aufgehoben:

1. der gleichartige Lokalgütertarif vom 1. Januar 1897 nebst Nachtrag I;
2. der Ausnahmetarif für mineralische Kohlen etc. für den Verkehr aus dem Ostrau-Karwin-Dombrauer Reviere, dann von Mähr.-Ostrau, Hruschau, Trzebinia, Szczakowa und Karwin nach Wien (Nordbhf.) und Floridsdorf vom 1. Februar 1895.

Dieser neue Lokaltarif ist in Kronenwährung und in ganzen Hellern erstellt. Infolge der Auf- bezw. Abrundung der Bruchheller treten einzelne geringe Erhöhungen resp. Ermässigungen der bisherigen Gebührenbeträge ein.

In dem bezeichneten Tarife erscheinen weiter, abgesehen von anderen, minder wichtigen Abänderungen bezw. Ergänzungen, folgende Tarifermässigungen durchgeführt:

1. Die Frachtsätze des Spezialtarifes zum Ausnahmetarife I (für Kohlen etc. von der Ostrauer Montanbahn nach Nordbahnstationen) werden für Entfernungen von 200 km und darüber um 20 Heller pro Tonne, für Entfernungen von 150—200 km um geringere, mit der Distanz wachsende Beträge herabgesetzt.

   Die (nunmehr in den Lokaltarif einbezogenen) besonders ermässigten Frachtsätze für Kohlen etc. aus dem Ostrau-Karwiner Reviere nach Wien (Nordbhf.) loco und Floridsdorf loco erfahren jedoch aus diesem Anlasse keine Aenderung.
2. In den Stationstarifen und den Zusammenstellungen besonderer Frachtsätze werden zahlreiche und erhebliche Frachtermässigungen durch Uebernahme regulirter Frachtsätze auf vorgelegene Stationen vorgenommen.
3. Endlich werden die Frachtsätze für Zucker der Klasse II in ganzen Wagenladungen von Nordbahnstationen nach Krakau (Ausnahmetarif XIX) in sehr bedeutendem Maasse erniedrigt.

Mit 1. Januar 1898 tritt auch ein neuer temporärer Anhang zu dem vorstehend angezeigten Lokalgütertarife in Kraft, wodurch der gleichartige temporäre Anhang vom 1. Januar 1897 ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Wien, am 17. Dezember 1897. (2838)

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Süddeutsch - österreichisch - ungarisch - rumänisch - serbisch - bulgarisch - orientalischer Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. Januar 1898 kommt im vorgenannten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung. Dieser Tarif enthält Taxen zwischen Stationen der elsass-lothringischen, badischen, württembergischen und bayerischen Eisenbahnen einerseits, sowie Stationen der ungarischen, serbischen, bulgarischen, rumänischen und orientalischen Eisenbahnen andererseits über Wien. Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbüreau nachgenannter Generaldirektion.

Stuttgart, den 18. Dezember 1897. (2839)
Namens der betheiligten deutschen Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 31. Dezember 1897 fällige Zinsenkupon Nr. 4 unserer 3,5 % Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird, u. z. jener der Schuldverschreibungen

Lit. A	pr.	5000 ℳ.	mit	87,50 ℳ.
„ B	„	1500 „	„	26,25 „
„ C	„	1000 „	„	17,50 „
„ D	„	300 „	„	5,25 „

deutscher Reichswährung vom 31. Dezember 1897 angefangen

in Teplitz bei der Hauptkassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft;
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft, bei der Bank für Handel und Industrie und bei Herrn S. Bleichröder;
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie;
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österreich. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und bei Herrn Moritz Zdekauer;
„ Wien bei der k. k. priv. österreichischen Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und bei der k. k. priv. Allgemeinen österr. Boden-Kreditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Dezember 1897. (2840)
Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

4. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien der Gruppe C III 3 340 600 kg Eisen, Stab-, Band- und Form-Eisen, Kessel- und andere Eisenbleche.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 10. Januar 1898, Vormittags 10 Uhr versiegelt und portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 6 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 1 ℳ. portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 63 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 8. Februar 1898.

Kattowitz, den 16. Dezember 1897. (2841)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Anlieferung von 50 000 Schienennägeln im Gesammtgewicht von ca. 13,5 t.

Zeichnung und Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift: „Lieferung von Schienennägel" versehene Angebote sind bis zum 28. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, an uns einzusenden.

Darmstadt, den 14. Dezbr. 1897. (2842)
Direktion der Main-Neckarbahn.

5. Offene Stellen.

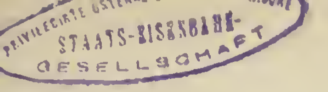
Gesucht wird ein Büreaugehilfe, welcher im Stenographiren und in Bedienung der Schreibmaschine geübt ist.

Gesuche nebst Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche baldigst einzureichen.

Soldin, den 20. Dezember 1897. (2843)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft.

Anzeigen.

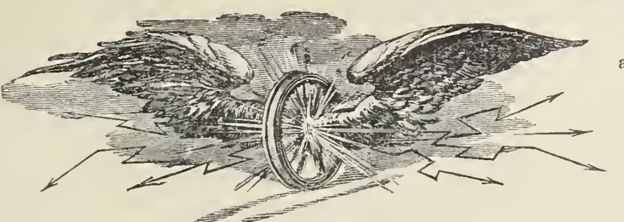
Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1–4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.





Nr. 100. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Siebenunddreissigster Jahrgang.
Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 29. Dezember 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 24 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 19. Dezember 1897.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Des Neujahrfestes wegen erscheint die nächste Nummer am 5. Januar.

Inhalt:

Ueber die Verpflichtung der Eisenbahn zur Beistellung von Wagen.

Von Offizial **Dr. Reindl** in München.

In No. 9 S. 651 des Jahrgangs V der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ ist ein Erkenntniss des Handelsgerichts in Lüttich vom 21. Januar 1897 mitgetheilt, durch welches die Gesellschaft der holländischen Eisenbahnen einer Kohlengruben-Gesellschaft gegenüber zum Ersatze desjenigen Schadens für verpflichtet erklärt worden ist, welcher der letzteren daraus entstanden ist, dass die Bahngesellschaft die von der Grubengesellschaft in der Zeit vom 7. Oktober bis

30. November 1896 verlangten, zur Beförderung von 29 160 Tonnen Kohlen benöthigten Wagen nicht beizustellen vermochte. In dem Erkenntnisse ist ausgeführt, dass eine Eisenbahn die zur Deckung des normalen Bedarfes der Industrie und des Handels nöthigen Transportmittel besitzen müsse und dass sie die Unzulänglichkeit ihres Transportmaterials nur geltend machen könne, wenn dieselbe von einem gänzlich unvorhergesehenen Verkehre herrühre, der die Folge ganz aussergewöhnlicher, nicht vorauszusehender Umstände sei. Andernfalls hafte die Eisenbahn dem Publikum für den aus der Unzulänglichkeit des Transportmaterials erwachsenen Schaden.

Auf welche gesetzliche Vorschrift sich diese Entscheidung stützt, ist aus den in Nr. 9 der erwähnten Zeitschrift mitgetheilten Urtheilsgründen zwar nicht ersichtlich, man wird aber kaum fehlgehen, wenn man die rechtliche Grundlage für die Verurtheilung der Bahngesellschaft in Art. 34 des belgischen Gesetzes, betr. den Frachtvertrag, vom 25. August 1891 *) und Art. 34 des Reglements für die belgischen Bahnen vom 6. Mai 1895 **) sucht. Nach dem Wortlaut dieser Bestimmungen mag die Auffassung des Lütticher Handelsgerichts wohl als zutreffend angesehen werden. Da aber die gleiche Auffassung über die civilrechtliche Haftung der Eisenbahnen wegen Unzulänglichkeit ihrer Transportmittel auch für das deutsche und das internationale Frachtrecht in der Litteratur vertreten wird***), so dürfte eine Erörterung der Frage bezüglich dieser Rechtsgebiete an dieser Stelle nicht ganz ohne Interesse sein, zumal sich in jüngster Zeit die Klagen über Wagenmangel auf den deutschen Bahnen häuften und auch zu scharfen, allerdings nicht immer auf objektiver Beurtheilung der Verhältnisse gegründeten Angriffen gegen die Eisenbahnverwaltungen verdichteten.

Für das deutsche und das internationale Frachtrecht erscheint mir nun eine so weitgehende civilrechtliche Haftung der Eisenbahnen für die Unzulänglichkeit der Transportmittel nicht als begründet. Art. 422 des deutschen Handelsgesetzbuches †) schreibt vor:

„Eine Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist, kann die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäftes ..... nicht verweigern, insofern ..... 3. die regelmässigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transportes genügen. — Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens."

Es ist nun oberste Auslegungsregel, dass der Wortlaut des Gesetzes, wenn derselbe klar und deutlich ist, allein zu berücksichtigen sei. Der Wortlaut der genannten Bestimmung sagt aber nichts anderes, als dass die Eisenbahn, bei Meidung einer civilrechtlichen Haftung, die Eingehung eines Frachtvertrages nur dann ablehnen darf, wenn sie den Transport mit ihren regelmässigen Transportmitteln nicht ausführen kann. Diese Bedingung ist aber gegeben, wenn die ihr für den gewöhnlichen Verkehr, d. h. abgesehen von dem Verkehr in gewissen Ausnahmefällen, wie Mobilmachung, Krieg u. s. w., zur Verfügung stehenden Beförderungsmittel nicht hinreichen. Worin diese Unzulänglichkeit der Beförderungsmittel ihren Grund hat, ist, da das Gesetz in dieser Beziehung keine Bestimmung trifft, vollständig gleichgültig; man darf daher auch nicht willkürlich den Fall ausnehmen, dass die Eisenbahn nicht rechtzeitig für eine dem thatsächlichen Bedürfnisse entsprechende Vermehrung ihrer Transportmittel gesorgt hat. Die Entscheidung darüber, ob die Transportmittel dem nach vernünftigen Verkehrsanschauungen zu beurtheilenden und durch aufmerksame Beobachtung und Verfolgung der Güterbewegung zu ermittelnden Bedürfnisse genügen, muss daher lediglich der Eisenbahn selbst und deren Aufsichtsbehörden, nicht aber dem Absender und dem Civilrichter überlassen sein.*) Es ist mir nicht recht erfindlich, wie aus dem Wortlaute der oben genannten Bestimmung die Folgerung abgeleitet werden kann, es sei durch diese Bestimmung ein in das deutsche bezw. in das Civilrecht der einzelnen, dem internationalen Uebereinkommen beigetretenen Vertragsstaaten aufgenommener civilrechtlicher Anspruch des Absenders, dass die faktisch zur Verfügung stehenden Transportmittel für den regelmässigen Verkehr auch wirklich genügen, statuirt und es habe daher auch der Richter über diese Frage zu entscheiden.**)

Die hier bekämpfte Auffassung verstösst aber auch noch gegen eine weitere Interpretationsregel. Denn die civilrechtliche Verpflichtung einer dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahn, mit dem Publikum Frachtverträge abzuschliessen, sofern ihr nicht bestimmte, im Gesetze festgesetzte Ablehnungsgründe zur Seite stehen, ist eine von den allgemeinen civilrechtlichen Grundsätzen abweichende Ausnahmebestimmung. Ausnahmebestimmungen müssen aber strikte interpretirt werden. Es geht daher nicht an, die ausnahmsweise in das Civilrecht aufgenommene Verpflichtung der Eisenbahn zur Abschliessung von Frachtverträgen weiter auszudehnen, als der Wortlaut dies unzweifelhaft gestattet. Wenn deshalb der Gesetzgeber dem Publikum einen so weitgehenden Civilrechtsanspruch, wie ihn die Gegner behaupten, hätte einräumen wollen, so hätte er dies im Gesetze auch deutlich zum Ausdrucke bringen müssen. Mit der gleichen Berechtigung, mit welcher man aus der Vorschrift des Art. 422 Ziff. 3 des H. G. B. (§ 453 Ziff. 4 des neuen H. G. B., Art. 5 Ziff. 2 des Int. Ueb.) einen civilrechtlichen Anspruch des Absenders darauf, dass die Transportmittel einer Eisenbahn auch dem thatsächlichen Verkehrsbedürfnisse genügen, ableiten will, könnte man dann aus Art. 422 Ziff. 1 des H. G. B. (§ 453 Ziff. 3 des neuen H. G. B.) noch einen weiteren civilrechtlichen Anspruch des Absenders folgern. Diese zuletzt angezogenen Vorschriften bestimmen nämlich, dass die Eisenbahn die Eingehung eines Frachtvertrages nicht verweigern darf, sofern sich die Güter nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn zum Transporte eignen. Es wäre deshalb m. E. nur konsequent, wenn man aus diesen Bestimmungen die Schlussfolgerung ziehen würde, dass der Gesetzgeber auch vorausgesetzt habe, dass die Einrichtungen und die Benutzungsweise (die Anlage und der Betrieb) der Bahn dem nach vernünftiger und allgemeiner Verkehrsanschauung zu ermittelnden Bedürfnisse genügen und dass daher die Eisenbahn schadensersatzpflichtig sei, wenn sie ihre Einrichtungen und ihren Betrieb nicht in einer diesem Bedürfnisse entsprechenden Weise hergestellt oder verbessert hat. Der Civilrichter hätte dann nicht blos darüber zu entscheiden, ob die Bahn mit Recht unter Berufung darauf, dass sich ihre Einrichtungen und ihre Benutzungsweise zu dem ihr angetragenen Transport nicht eignen, im einzelnen Falle die Beförderung abgelehnt habe, sondern auch darüber, ob sie es unterlassen habe, die zum Transport von Gütern der fraglichen Art nach all-

*) Mitgetheilt in der „Zeitschrift für den internat. Eisenb.-Transport", I. S. 136 ff.

**) Mitgetheilt in der genannten Zeitschrift III. S. 449. — Art. 34 des Ges. v. 25. VIII. 1891 lautet: „Jeder Verlust oder jede Beschädigung, jede Zurückweisung oder Verzögerung, sei sie aus der Entgegennahme des Beförderungsbegehrens oder der Wagenbereitstellung oder der Auslieferung der Güter oder des Gepäcks entstanden, verpflichtet die Eisenbahnverwaltung, den verursachten Schaden gemäss dem gemeinen Recht zu ersetzen. Wenn der Verlust, die Beschädigung, die Zurückweisung, oder die Verzögerung die Folge eines Zufalles (cas fortuit) oder höherer Gewalt oder einer der Verwaltung nicht beizumessenden fremden Ursache ist, so ist die Eisenbahn, selbst im Falle der Versicherung, zu keiner Entschädigung verpflichtet. Bezüglich der Zurückweisung oder Verzögerung wird der Umstand, dass die Transporte die Grenzen des gewöhnlichen Verkehrs überschritten haben, als ein Fall höherer Gewalt betrachtet." Aehnlich Art. 34 des erwähnten Reglements.

***) Vgl. Wehrmann, Das Eisenbahnfrachtgeschäft S. 82; Eger, Deutsches Frachtrecht Bd. II S. 189 und 190; Eger, Verk.-Odg. S. 45; Rosenthal, Internat. Frachtübereink. S. 43, insbes. Anm. 5; Eger, Internat. Uebereink. S. 81.

†) Ebenso, wenn auch mit etwas anderen Worten, § 453 des neuen deutschen Handelsgesetzbuches, § 6 der Verk.-Odg. und Art. 5 des Internat. Uebereink.

*) Ebenso Ruckdeschel S. 18 und 94; Gerstner, Internat. Uebereink. 103.

) Vgl. die in nebenstehender Anm. * aufgeführten Schriftsteller.

gemeiner Verkehrsanschauung nothwendigen Einrichtungen und Anlagen herzustellen. Dass eine derartige Auslegung unhaltbar wäre, bedarf aber keines weiteren Nachweises.

Schliesslich sprechen auch sowohl die Entstehungsgeschichte des Art. 422 H. G. B. und des Art. 5 des Int. Uebereinkommens als die ratio legis gegen die hier bekämpfte Auslegung. In den älteren, vor Einführung des deutschen Handelsgesetzbuches erlassenen Betriebsreglements war nämlich der Ausdruck „vorhandene Betriebsmittel" gebraucht. Da derselbe aber zu der irrigen Auffassung Anlass gab, dass die Eisenbahn von ihrer Transportpflicht schon dann befreit sei, wenn die Betriebsmittel auf der betreffenden Station nicht vorhanden seien, wurde er im Handelsgesetzbuch durch den Ausdruck „regelmässige Transportmittel" ersetzt, um anzudeuten, dass ungenügende oder unzweckmässige Wagenvertheilung, also mangelhafte Disposition über das im Bereiche der Bahn zur Verfügung stehende Transportmaterial, die Beförderungspflicht nicht ausschliesse.*) Hieraus geht aber m. E. mit Deutlichkeit hervor, dass der Gesetzgeber unter den „regelmässigen Transportmitteln" nur die thatsächlich der Eisenbahn zur Disposition stehenden Beförderungsmittel, nicht aber diejenigen, welche von ihr bei einer nach den gebotenen Verhältnissen einzuschlagenden Verkehrspolitik hätten angeschafft werden sollen, verstanden hat. Der Art. 5 des Int. Uebereinkommens sodann verdankt seine Entstehung dem Art. 1d des Entwurfes deutscher Kommissarien, welcher sich enge an das Vorbild des Art. 422 des deutschen Handelsgesetzbuches anschliesst und von seinen Urhebern ohne Zweifel im gleichen Sinne wie Art. 422 des deutschen H. G. B. verstanden und gemeint war.**) Die ratio legis der hier in Frage stehenden Bestimmungen des deutschen H. G. B. und des Int. Uebereinkommens endlich ging offenbar dahin, es nicht in das freie Belieben der Eisenbahnen zu stellen, ob und mit wem sie Frachtverträge eingehen wollen, sondern sie hierzu, soweit es ihnen nach der thatsächlichen Lage ihrer Einrichtungen und ihrer Beförderungsmittel möglich ist, auch civilrechtlich zu verpflichten, weil sie nicht blos Erwerbszwecken, sondern auch einer öffentlichen Zweckbestimmung zu dienen haben.*) Es kann dagegen unmöglich die Absicht des Gesetzgebers gewesen sein, die Absender und den Civilrichter zum obersten Kontrolorgan darüber aufzustellen, ob die Eisenbahn ihren Betrieb in einer einer rationellen Verkehrspolitik entsprechenden Weise eingerichtet und ob sie ihre Beförderungsmittel in einer dementsprechenden Weise thatsächlich beschafft bezw. ergänzt hat.

Aus den vorstehenden Ausführungen dürfte sich ergeben, dass die Entscheidung der Frage, ob sich die Eisenbahn im Besitze der dem faktischen Bedürfnisse des Handels und der Industrie genügenden Beförderungsmittel befindet, für das Gebiet des deutschen und internationalen Frachtrechts der Aufsichtsbehörde der Eisenbahn zukommt und dass der Civilrichter nur darüber zu entscheiden berufen ist, ob im konkreten Falle die der Eisenbahn zur Disposition stehenden Transportmittel zur Ausführung des ihr angetragenen Transportes genügten oder nicht. Beweispflichtig darüber, dass die zur Disposition stehenden Beförderungsmittel nicht hinreichten, wird aber die Eisenbahn sein.**)

*) Vgl. Ruckdeschel § 6 S. 18 u. § 55 S. 95; Gerstner S. 104; Rosenthal S. 43 Anm. 4.

**) Vgl. Protokolle der I. Berner Konferenz S. VIII und S. LII. Während der Verhandlungen hat der Delegirte Frankreichs (de Savigny) die Redaktoren des Entwurfes um Auskunft gebeten, wie die Worte: „insofern die regelmässigen Transportmittel nicht genügen — und ein Fall höherer Gewalt nicht vorliegt" zu verstehen seien. Er theilte über diesen Punkt die Auffassung der französischen Gerichte mit und wünschte zu wissen, ob die Konferenz in dieser Frage dieselbe Meinung habe. Der Vertreter Deutschlands (Gerstner) beantwortete diese Frage bejahend (Prot. I S. 65). Welches die Auffassung der franz. Gerichte war, ist in dem Protokolle nicht enthalten. Ohne Zweifel stimmte sie aber mit der Auffassung der deutschen Redaktoren überein; vgl. auch Gerstner, Komm. S. 103.

*) Meili, Internationale Eisenbahnverträge S. 43.

**) Ebenso Gerstner, Komm. S. 110, Rosenthal S. 48, insbes. Anm. 1; dagegen Ruckdeschel § 6 S. 18; Eger, Int. Uebereinkommen S. 88.

Zu Deutschlands Durchfuhrverkehr.

Innerhalb des letzten Jahrzehnts hat sich der Waarenverkehr Deutschlands mit dem Auslande um 68 % erhöht, der Durchfuhrverkehr Deutschlands aber nur um rund 28 %. Nach den amtlichen Ermittelungen wurden im Jahre 1895 insgesammt 1 981 000 t im direkten Verkehr durch das deutsche Zollgebiet durchgeführt, im Jahre 1896 dagegen insgesammt 2 154 000 t. Wenn sich der Durchfuhrverkehr nicht in gleichem Maasse wie der Aussenhandel vermehrt hat, so sind die Ursachen im wesentlichen auf den Aufschwung des Seeverkehrs zurückzuführen, der heutzutage wegen seiner Billigkeit nicht nur im Massenverkehr, sondern auch bei Beförderung werthvollerer Güter bevorzugt wird und benützt werden kann, da mit Ausnahme der Schweiz und Serbiens alle europäischen Staaten in unmittelbarer Verbindung mit dem Seewege stehen.

In dem beständigen Streben nach der billigsten Strasse bewegt sich auch der Durchfuhrverkehr, wie sich annehmen lässt, im grossen und ganzen nicht auf den Eisenbahnen, sondern überwiegend auf den Wasserstrassen, auf den Kanälen, vor allem auf den grossen Flüssen. Leider lässt sich aus der Handelsstatistik des deutschen Zollgebietes, wie sie vom kaiserlichen statistischen Amt veröffentlicht wird, nicht ersehen, in welchem Verhältniss die Waarendurchfuhr durch Deutschland den Eisenbahnweg und die Wasserstrasse benützt. Die amtliche Statistik begnügt sich mit der Spezialisirung der Durchfuhr nach den Waarengattungen und fügt nur jeder Waarengattung die Herkunft- und Bestimmungsländer mit ihrem Antheil an, so dass nicht einmal zu ersehen ist, in welchem Verhältniss die Nachbarstaaten, ein jeder für sich betrachtet, an der Durchfuhr durch Deutschland betheiligt sind. Erwünscht wäre eine Zusammenstellung der Durchfuhr nicht nur nach Waarenklassen, sondern auch nach Herkunfts- und Bestimmungsländern im ganzen geordnet und von Werth namentlich bei Beantwortung der Frage nach den Beförderungsmitteln, welche die Durchfuhr benützt.

An dem Durchfuhrverkehr des Jahres 1895 (die spezialisirte Statistik für 1896 ist noch nicht erschienen) in Höhe von insgesammt 19 800 000 Doppelzentner waren hauptsächlich folgende Waarengruppen betheiligt: Zucker mit 2 700 000 dz, Kohlen mit 2 200 000 dz, Getreide und Hülsenfrüchte mit 1 200 000 dz, Roheisen mit 1 100 000 dz, Baumwolle mit 1 000 000 dz. Eisenerze mit 900 000 dz, Cement mit 700 000 dz, Eier mit 400 000 dz und Chilisalpeter mit 300 000 dz.

Eine nähere Durchsicht der Waarendurchfuhrstatistik nach den Herkunfts- und Bestimmungsländern ergibt, dass weitaus am meisten Oesterreich-Ungarn daran betheiligt ist und zwar als Herkunfts- wie als Bestimmungsland.

Wie erinnerlich war Oesterreich-Ungarn anfangs der 80er Jahre bemüht, den Verkehr seiner beiden Häfen Triest und Fiume zu heben und führte im Jahre 1882 zu ihren Gunsten auf Kaffee, Kakao, Thee und Gewürze Differenzialzölle ein, derart, dass bei der Einfuhr zur See, also über die Häfen Triest und Fiume, Kaffee statt 40 fl. nur 37 fl., Kakao statt 24 fl. nur 20 fl., Thee statt 100 fl. nur 90 fl. und Gewürze statt 40 fl. nur 35 fl. Gold Zoll zu zahlen hatten. Hierdurch wurde zwar Oesterreich-

Ungarns Einfuhr in diesen Erzeugnissen, die sich früher ganz überwiegend über die deutsche Grenze bewegt hatte, zum grössten Theil nach Triest und Fiume abgeleitet, alle weiteren Maassnahmen und Opfer des Staates für Triest hatten indess nicht annähernd gleichen Erfolg. Die Lage Triests an einer weit ins Festland hineinreichenden Einbuchtung des Meeres scheint zwar sehr günstig zu sein, ist es aber in Wirklichkeit nicht. Der Schiffer fährt ungern in die lange Sackgasse der Adria hinein und verlangt in der Regel höhere Frachtsätze, weil er dort nur schwer auf Rückfrachten rechnen kann, keine Reparaturwerkstätten vorfindet usw. Triest hat kein Hinterland, noch immer wird es nur durch einen einzigen Schienenstrang über den öden Karst mit der Monarchie verbunden. Auch sagt man es — vielleicht mit Unrecht — dem Triester Handelsstande nach, dass er mehr dem spekulativen als dem effektiven Geschäft zuneigt. Weit erfolgreicher waren dagegen die gleichzeitigen Bestrebungen zur Verwerthung der Elbestrasse, wie sie namentlich von der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahngesellschaft aufgenommen und mit grosser Thatkraft durchgeführt wurden. Schon Anfang 1880 konnte der neue Umschlagsplatz Laube bei Tetschen dem Verkehr übergeben werden, und seither hat die österreichische Elbeschifffahrt einen erstaunlichen Aufschwung genommen. Oesterreichs wirthschaftlicher Schwerpunkt liegt nördlich von Wien in Böhmen, Mähren und Schlesien, dort hat sich die Industrie am meisten entfaltet, dort ist auch die Landwirthschaft ausfuhrkräftig geworden. Zahlreiche Eisenbahnlinien führen nach Norden, vor allem aber die Elbe selbst Was Oesterreich-Ungarn nach England und Amerika ausführt oder von dort bezieht, geht zumeist durch Deutschland und wird vermuthlich zum grösseren Theile auf dem Elbewege verfrachtet. So verzeichnet die deutsche Durchfuhrstatistik für 1895 u. a. 2 300 000 dz Zucker aus Oesterreich-Ungarn nach Hamburg, England und Nordamerika, ausserdem 250 000 dz nach der Schweiz, ferner 86 000 dz Spiritus nach Hamburg, 273 000 dz Eier nach England, Holland und Belgien, 330 000 dz Gerste zumeist nach Hamburg, 424 000 dz Malz zur Hälfte nach Hamburg und England, zur Hälfte nach der Schweiz. Ausserdem noch mehr oder minder erhebliche Mengen gewisser österreichischer Ausfuhrartikel aus Glas und Holz, Möbel, schmiedbares Eisen usw. Andererseits bezog Oesterreich im Durchfuhrverkehr durch Deutschland 270 000 dz Chilisalpeter, 131 000 dz Reis aus Indien, 102 000 dz Mais aus Amerika, beiläufig auch noch 35 000 dz Kaffee, 323 000 dz Schwefelkies aus Spanien und Portugal, 833 000 dz Eisenerze aus Schweden, 753 000 dz Roheisen aus England, 310 000 dz Eisenplatten und über 200 000 dz Eisenwaaren und Maschinen aus England, endlich 137 000 dz Jute aus Indien, 96 000 dz Wolle, 569 000 dz Rohbaumwolle aus Amerika und Indien, 36 000 dz Baumwollabfälle aus England, 54 000 dz Baumwollgarn aus England, erhebliche Mengen englischer Baumwollgewebe usw.

In den österreichisch-ungarischen Konsulatsberichten ist häufig Klage darüber geführt worden, dass der Auslandshandel der Monarchie nicht die heimischen Häfen Triest und Fiume benutzt, sondern sich zum grösseren Theile über Hamburg bewegt. Allein darin wird keine Aenderung eintreten, so lange Böhmen und Mähren im Verkehr mit den überseeischen Ländern billiger über Hamburg verfrachten, auf welchem Wege nebenbei bemerkt die Beförderung infolge günstigerer Umladeverhältnisse schneller vor sich geht. Nach einem Bericht des österreichisch-ungarischen Generalkonsulats zu Shanghai gelangen mindestens zwei Drittel der österreichischen Ausfuhr über Hamburg, Antwerpen und London nach China und Ostasien. Nach den Berechnungen des offiziellen Büreaus der Draht- und Drahtstiftefabriken Böhmens in Prag betragen die Grundtransportkosten für 10 000 kg Stabeisen oder Eisenwaaren von Witkowitz nach Alexandrien über Hamburg 140 fl., über Triest aber 265 fl., nach Galatz über Hamburg 140 fl., über Triest dagegen 216 fl. Die Benutzung des direkten Eisenbahnweges Witkowitz-Galatz oder der Donaustrasse, die so nahe liegt, scheint noch erheblich theurer zu sein, da sie gar nicht in Betracht gezogen wird.

Im Vergleich mit demjenigen Oesterreich-Ungarns fällt der Durchfuhrverkehr der übrigen Nachbarstaaten Deutschlands weniger ins Gewicht, scheint sich nach manchen Richtungen hin infolge der Steigerung des Seeverkehrs sogar vermindert zu haben. Von Russland gingen etwa 140 000 dz Weizen, 105 000 dz Hafer nach der Schweiz, ferner Roggen, Hülsenfrüchte usw. nach Belgien, Dänemark, Frankreich, England, nicht zuletzt auch nach Oesterreich (wahrscheinlich auf dem Wasserwege), 59 000 dz Spiritus und 53 000 dz Eier nach Hamburg, England usw., 78 000 dz Flachs nach Frankreich, Belgien und Oesterreich, wogegen Russland im Durchfuhrverkehr durch Deutschland englisches Roheisen und englische Maschinen, Rohbaumwolle (293 000 dz), Baumwollabfälle, Kaffee und sogar Thee (13 000 dz) bezog. Nach der Schweiz verzeichnete der deutsche Durchfuhrverkehr u. a. 214 000 dz Roheisen aus England, 14 000 dz Wolle, 92 000 dz Rohbaumwolle, 48 000 dz Spiritus usw. Erwähnenswerth ist endlich der Durchgang von 60 000 dz englischer Maschinen nach Italien. Nur in vereinzelten Fällen scheint sich dieser Durchfuhrverkehr mitten durch Deutschland zu ziehen, zumeist dürfte er an der Peripherie geblieben sein, wie denn der Durchfuhrverkehr von Oesterreich nach Oesterreich nicht unerheblich ist.

Selbst Steinkohlen werden in ansehnlichen Mengen als Durchfuhr durch Deutschland verzeichnet. Nach der deutschen Statistik belief sich 1895 dieser Kohlendurchfuhrverkehr in Eingang und Ausgang auf 155 878 t und vertheilte sich auf folgende Länder:

	in Eingang von t	in Ausgang nach t
Hamburg	—	1 515
Belgien	96 162	19 498
Dänemark	10	10
Frankreich	154	9 620
Grossbritannien	595	—
Italien	—	1 031
Niederlande	25 947	8 219
Oesterreich-Ungarn	32 680	23 742
Russland	32	10
Schweiz	286	9 223
Britisch Australien	10	—

Aufgabe nationaler Wirthschaftspolitik kann es nicht sein, den Durchfuhrverkehr zu fördern, aber sie darf und wird auch nicht bestrebt sein, ihn zu erschweren. Für die Eisenbahnen ist er von Werth, selbst wenn sie nur in verhältnissmässig geringem Maasse daran betheiligt sind. Insbesondere die deutschen Eisenbahnen erfüllen alle Voraussetzungen für die rasche und pünktliche Beförderung der Waarendurchfuhr, was wohl auch seitens der österreichischen Interessenten anerkannt werden dürfte.

Die „Unfallseuche in Deutschland“.

Unter diesem Titel veröffentlicht die angesehene amerikanische Fachzeitschrift „The Railroad Gazette“ vom 3. Dezember d. J. einen Aufsatz, dem wir folgendes — in Uebersetzung — entnehmen:

„In den letzten Monaten hat in Deutschland eine Seuche von Eisenbahnunfällen geherrscht, die die Presse zu zahlreichen sehr heftigen Angriffen gegen die Eisenbahnen und alles, was mit ihrem Betriebe zusammenhängt, veranlasst hat. Die Eisen-

bahnverwaltung erwidert, die meisten dieser Angriffe seien ungenügend oder überhaupt nicht begründet, und dies wird an vielen Beispielen gezeigt. Denn die Zeitungsangriffe gehen dort sowohl, als auch in anderen Ländern, oft von Männern aus, die gänzlich unerfahren sind in den Angelegenheiten der Eisenbahnen und des Betriebsdienstes."

„Von der weiten Entfernung Amerikas aus ist es für uns unmöglich, auch nur Vermuthungen über die wirklichen Ursachen der jüngsten Häufung der Eisenbahnunfälle aufzustellen. Aber es ist ausserordentlich bedenklich, sie der Unwissenheit, der Nachlässigkeit oder der Unfähigkeit der Eisenbahnbediensteten zur Last zu schreiben aus dem sehr einfachen Grunde, weil diese in den meisten Fällen dieselben Beamten sind, die die Eisenbahnen in den vergangenen Jahren betrieben und sich hierbei den Ruf ausserordentlich gewissenhafter, sorgsamer und unterrichteter Männer erworben haben. Die meisten Angriffe sind gegen die preussische Staatsbahnverwaltung gerichtet, die bei weitem das grösste Eisenbahnnetz in Deutschland und die meisten Strecken mit sehr dichtem Verkehr betreibt. Nun ist es uns zweifelhaft, ob alles in allem auf der ganzen Welt eine Körperschaft von Eisenbahnbeamten vorhanden ist, die so gut unterrichtet sind, wie die preussischen. Sicherlich ist diese Verwaltung mehr als irgend eine andere, uns bekannte, bemüht, den besten Eisenbahnbetrieb in den verschiedenen Ländern der Welt kennen zu lernen. Vom Wissen zum Handeln ist nun allerdings ein grosser Schritt, und die übrige Welt hat Deutschland nicht gerade als Vorbild für den praktischen Betrieb in zahlreichen Gewerben betrachtet, obgleich es auch darin in den letzten 50 Jahren grosse Fortschritte gemacht hat. Aber Sorglosigkeit und Nachlässigkeit sind niemals deutsche Charaktereigenschaften gewesen."

„Wir sind in unserem Lande auch an Eisenbahn-Unfallsenchen gewöhnt. Bei Betrachtung dieser zufälligen Ereignisse haben wir oft darauf hingewiesen, wie in gewissen Monaten oder Jahreszeiten ihre Anzahl weit grösser gewesen ist, als der Durchschnitt, und es ist nicht möglich gewesen, genügende Gründe für das grosse Anwachsen zu finden. Die deutschen Behörden erklären, dass viele der neuerlichen Unfälle nicht vorgekommen wären, wenn man die bestehenden Vorschriften genau befolgt hätte. Ein Erschlaffen der Disziplin scheint uns in Preussen weniger wahrscheinlich als in anderen Ländern, und es ist besonders schwer einzusehen, warum die Disziplin jetzt mehr gelockert sein sollte, als früher. Darüber können wir aber hier nicht urtheilen."

„Die deutschen Eisenbahnbeamten scheinen gegen Zeitungsangriffe empfindlicher zu sein, als unsere, was vielleicht natürlich ist in Berücksichtigung des Umstandes, dass sie die direkten Diener des Publikums sind. Aber unsere Eisenbahnmänner werden sehr geneigt sein, das Bild als richtig anzuerkennen, das neulich ein Eisenbahnfachmann in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen über das Verhältniss der Eisenbahnen zur Presse gezeichnet hat."

Das amerikanische Fachblatt bringt sodann einen kurzen Auszug aus einem vor einigen Wochen veröffentlichten, auch in unserer Tagespresse viel beachteten Artikel unserer Zeitung, „Die Betriebsunfälle und die Presse" (Nr. 81), auf den wir hier nicht wieder eingehen wollen. Nachdem die „Railroad Gazette" ihren Lesern noch die Anzahl der in Deutschland im August d. J. vorgekommenen Eisenbahnunfälle mitgetheilt hat, schliesst sie mit folgender Bemerkung:

„Bei einem Vergleich dieser Zahlen mit den über die amerikanischen Eisenbahnen hier zusammengestellten ist zu beachten, dass die Grundlagen der Berichte ganz verschiedene sind. Die deutschen Eisenbahnen sind verpflichtet, alle Eisenbahnunfälle anzuzeigen, einerlei, ob sie Jemand verletzt haben oder nicht."

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Januar 1898 wird die neu errichtete Haltestelle Dorozów im Kilometer 53,5, zwischen den Stationen Dublany-Kranzberg und Dobrowlany der Linie Chyrów-Stryj, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn und k. k. priv. südnorddeutsche Verbindungsbahn. Am 20. d. Mts. sind die Haltestellen Sobinau, zwischen den Stationen Chotebor und Zdiretz-Kreuzberg der Strecke Deutschbrod-Rossitz und Rychnowek, zwischen den Stationen Josefstadt-Jaromer und Böhmisch-Skalitz der Linie Josefstadt-Liebau gelegen, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Am 16. November d. J. ist die an der Strecke Orló-Landesgrenze bei Leluchow gelegene Haltestelle Csires für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die an der Lokalbahn Kojetein-Tobitschau gelegene Halte- und Ladestelle Loboditz wird ab 1. Januar 1898 auch für Frachtgüter, gleichviel, ob selbe in offen oder in gedeckt gebauten Wagen zu befördern sind, sofern die Fracht mindestens für 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, eröffnet.

Ausgeschlossen von der Auf- und Abgabe in Loboditz bleiben auch fernerhin explosive Güter, Güter, welche über eine Wagenlänge hinaus reichen, Güter, deren Gewicht 750 kg pro Kollo übersteigt und lebende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Auf- oder Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen u dgl.) erforderlich sind.

Aenderung von Stationsnamen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Budweis-Kl.-Reifling gelegenen Haltestelle Hohenfurth wird vom 1. Januar 1898 ab in Hohenfurth-Rosenberg abgeändert.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4762 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände und Raddrücke der Eisenbahnfahrzeuge sowie der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Die Bahnen, welche die **preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft** bilden, haben im November d. J. 98 414 000 ℳ (gegen den gleichen Monat des Vorjahres + 5 687 000 ℳ oder auf 1 km + 143 ℳ) **vereinnahmt**, wovon auf den Personenverkehr 21 088 000 ℳ (+ 1 760 000 ℳ bezw. + 52 ℳ), auf Frachten 70 109 000 ℳ (+ 3 709 000 ℳ bezw. + 91 ℳ) und auf Verschiedenes 7 217 000 ℳ (+ 218 000 ℳ) entfallen. Die Gesammteinnahme seit 1. April d. J. steigt dadurch auf 805 033 000 ℳ (+ 38 571 000 ℳ bezw. 819 ℳ) Im Betriebe waren 29 246 km (+ 507 km).

— Eines der wichtigsten Erfordernisse im Betriebsdienst ist die jederzeit zuverlässige, überall gleichmässige, richtige **Angabe der Zeit.** Auf den Stationen wird diesem Bedürfniss durch die von den Verwaltungen beigestellten Stationsuhren, welche in den Büreaus und aussen weithin sichtbar an den Gebäuden angebracht werden, genügt. Alle im Fahr-, Rangir- usw. Dienst auf einer Station Beschäftigten sind daher in der Lage, sich jederzeit in einfacher und sicherer Weise vom Stande der Zeit überzeugen und eventuell ihre eigenen Uhren entsprechend richtig stellen zu können. Anders liegt die Sache beim fahrenden Zuge, dem ein solches offizielles Hilfsmittel nicht zu Gebote steht, bei dem es aber gleichwohl eine absolute Nothwendigkeit ist, in jedem Augenblick zu wissen, wieviel es

an der Zeit ist und zwar nicht nur während des regelmässigen Verlaufs der Fahrt, sondern namentlich auch dann, wenn der Zug aus irgend welchen Gründen unfreiwillig auf der freien Strecke einen kürzeren oder längeren Aufenthalt nehmen muss. Der Zugführer ist verpflichtet, den Zeitpunkt eines jeden Anhaltens und eines jeden Wiederingangsetzens seines Zuges im Fahrbericht festzustellen und liefern diese Aufzeichnungen urkundlichen Beweis. Dieselben müssen mit den gleichartigen Feststellungen der Stationsbeamten übereinstimmen.

Werden bei Dienstunregelmässigkeiten oder Unglücksfällen die beiderseitigen Angaben miteinander verglichen und es ergeben sich Unterschiede, so ist natürlich für die Schuldfeststellung die Frage von grösster Wichtigkeit, ob den Aufzeichnungen der Zugführer im Fahrbericht und jenen der Stationsbeamten im Tagebuch die gleiche innere Wahrscheinlichkeit zukommt. Dies wird nur dann zu bejahen sein, wenn den einen wie den andern für ihre Angaben offizielle Zeitmesser zur Verfügung stehen.

Die Stationsbeamten besitzen solche in den Stationsuhren. Die Zugführer auch auf diese zu verweisen, ist wohl nicht angängig. Denn erstlich sollen sie die Zeiten selbständig, unabhängig von den Stationen, feststellen und dann wird auch nicht in jeder Station der Zugführer von seinem Platze im Augenblick der Ankunft bezw. Abfahrt die Zeit von der Stationsuhr deutlich ablesen können. Für die Aufenthalte auf der freien Strecke wäre damit überhaupt nichts erreicht. Es wird also auf andere Weise vorgesorgt werden müssen und dies geschieht nun auf der bayerischen Staatsbahn seit langem in der Weise, dass jedem Zugführer eine Diensttaschenuhr, eine sogenannte Kursuhr eingehändigt wird, die der Abfertigungsbeamte vor Antritt eines jeden Fahrkurses in genaue Uebereinstimmung mit der Stationsuhr der Heimathstation bringt und dann plombirt, so dass dem Zugführer jegliche Einflussnahme auf das Gangwerk während der Fahrt unmöglich ist. Die Uhren sind sehr präzise gearbeitet und bedürfen meist erst nach längeren Zwischenräumen einer Regulirung und Neuplombirung, so dass sich der Abfertigungsbeamte in der Regel nur davon zu überzeugen braucht, dass die Uhr richtig geht und aufgezogen ist. Es ist klar, dass durch diese Einrichtung die Zeitangaben der Zugführer eine ganz andere Bedeutung gewinnen, als wenn sie auf Grund von privaten Taschenuhren gemacht würden, deren Stand in jedem Augenblick durch den Träger in beliebiger Weise verändert werden kann.

Während nun die Stationsuhren in der Betriebsordnung, der Verkehrsordnung, den technischen Vereinbarungen usw. ihren Platz gefunden haben, enthalten die grundlegenden Vorschriften der deutschen Eisenbahnen wie der Vereinsbahnen nichts über die Ausrüstung der Züge mit Zeitmessern.

Es wäre wohl interessant zu erfahren, wie die Sache bei den übrigen Vereinsverwaltungen geregelt ist und gibt diese Notiz vielleicht Veranlassung zu Mittheilungen hierüber.

— Der **Verkehr auf den bayerischen Staatsbahnen** betrug im Monat November d. J. 1 667 693 Personen (gegen 1 589 859 im gleichen Monat des Vorjahres), somit 77 834 Personen mehr; an Frachtgütern gelangten zur Beförderung 1 424 174 (1 312 646) t = + 111 528 t. Der Erlös aus dem Personenverkehre bezifferte sich auf 2 233 325 (2 083 509) ℳ = + 149 816 ℳ, aus dem Frachtverkehr auf 7 943 167 (7 776 055) ℳ = + 167 112 ℳ und aus dem Gepäck- und Viehverkehr auf 307 532 (285 537) ℳ = + 21 995 ℳ, zusammen somit auf 10 484 024 (10 145 101) ℳ = + 338 923 ℳ. Für den Zeitraum vom 1. Januar bis Ende November stellt sich die Gesammteinnahme auf 122 016 606 ℳ, d. i. auf 5 650 561 ℳ mehr als im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres. Hiervon entfallen, da die Bahnlänge von 5 299 auf 5 339 km gestiegen ist, auf je 1 km Bahnlänge: 312 (300) Personen mit 418 (393) ℳ Einnahme und 267 (251) t Güter mit 1 545 (1 521) ℳ, zusammen 1 963 (1 914) ℳ Einnahme.

— Auf den **bayerischen Staatsbahnen** hat der Erlös aus **Bahnsteigkarten** im III. Vierteljahr 1897: 61 614 ℳ betragen, darunter entfallen allein 20 108 ℳ auf den Oberbahnamtsbezirk München und 11 265 ℳ auf den Oberbahnamtsbezirk Nürnberg, während auf die übrigen 8 Bezirke zusammen 30 241 ℳ treffen. Die geringste Einnahme mit nur 1 155 ℳ hat der Bezirk Ingolstadt aufzuweisen.

— Die Einträge in die **Fahrberichte der Zugführer** erreichen manchmal einen derartigen Umfang, dass sie in dem Formular selbst nicht untergebracht werden können, sondern auf besonderen Beilagen gemacht werden müssen. Diese letzteren bilden einen integrirenden Bestandtheil der Fahrberichte und müssen mit denselben vereinigt werden. Es ist dies bisher in sehr verschiedener, meist sehr unvollkommener Weise, mit Stecknadeln, Heftfaden, Oblaten oder anderen Klebemitteln geschehen, was eine Reihe von Unzuträglichkeiten im Gefolge hatte. Um denselben zu begegnen, dürfen auf den bayerischen Staatsbahnen vom nächsten Jahr ab diese Beilagen nur noch mit sogenannten Papierklammern an den oberen Rand der letzten Seite der Fahrberichte angeheftet werden.

Auch die selbständigen Fahrberichtsbeilagen, wie Verzeichnisse der eigenen Wagen, Verzeichnisse der fremden Wagen, Freifahrtslegitimationen, Militärfahrscheine usw. sind mit derartigen Klammern zu einem einzigen Konvolut zusammen zu fassen. Diese Papierklammern werden, in zwei verschiedenen Grössen, je nach der Zahl der Beilagen, von den Kondukteurstationen an die Zugführer abgegeben.

— Zum Zwecke der Antheilnahme an den Reichs- und Landtagswahlen werden künftighin den sämmtlichen, wahlberechtigten Tagelöhnern und Arbeitern der bayerischen Staatseisenbahnen, nach Maassgabe der örtlichen Dienstverhältnisse, ausserordentliche, in ihrer Dauer auf das nothwendigste Maass zu beschränkende **Dienstbefreiungen** während der gewöhnlichen Arbeitsstunden gewährt, wenn es den Betreffenden nicht möglich sein sollte, das Wahlrecht innerhalb der regelmässig dienstfreien Zeit auszuüben. Die solchergestalt freigegebene Zeit wird bei der Lohnabrechnung mit in Ansatz gebracht.

— Bei den mit **Westinghousebremse** versehenen Personenwagen der bayerischen Staatsbahnen hat sich gezeigt, dass die Kupferdrahtseile der in den einzelnen Koupees angebrachten Nothbremseinrichtungen infolge ihrer raschen Abnutzung und häufigen Reissens vielfach zu Anständen Anlass geben. Es werden daher an ihrer Stelle künftighin bei nothwendig werdendem Ersatz ausschliesslich Seile aus verzinktem Gussstahldraht mit 6 Litzen zu je 8 Drähten von 0,28 mm Stärke und 7 Hanfseelen zur Verwendung kommen.

— Nach vorläufigen Festsetzungen betrug die **Einnahme der sächsischen Staatsbahnen im Monat November d. J.** insgesammt 9 205 513 ℳ oder 160 959 ℳ mehr als im gleichen Zeitraume des Vorjahres. Es erbrachten der Personenverkehr 2 288 574 ℳ, 124 708 ℳ mehr, der Güterverkehr 6 361 107 ℳ, 30 690 ℳ weniger, und sonstige Einnahmequellen 555 892 ℳ, 66 941 ℳ mehr. Danach sind bei den sächsischen Staatsbahnen bis Ende November d. J. 103 547 341 ℳ oder 3 431 056 ℳ insgesammt oder 737 ℳ für 1 km Bahnlänge mehr vereinnahmt worden als im gleichen Zeitraume des Vorjahres. Betheiligt sind hieran der Personenverkehr mit 32 375 777 ℳ, mehr 1 351 510 ℳ, der Güterverkehr mit 65 734 443 ℳ, mehr 1 630 418 ℳ und sonstige Quellen mit 5 437 121 ℳ, mehr 449 128 ℳ. Wohl noch nie hat sich ein solches Verhältniss gezeigt, wie das vorliegende. Erstmalig ist nämlich die Mehreinnahme im Personenverkehre annähernd ebenso hoch wie die Mehreinnahme im Güterverkehre. Hervorragend betheiligt an diesem Verhältniss dürften die Einnahmen sein, welche durch den Besuch der Ausstellungen in Leipzig und Dresden erwuchsen.

— Von der königlich württembergischen Regierung wurde den administrativen Expeditoren des höheren Eisenbahndienstes der Titel **„Oberbahnsekretär“** ohne Aenderung des Ranges auf der VIII. Stufe beigelegt.

— Zu dem im **Etat der Reichseisenbahnen** für das Jahr 1898/99 veranschlagten Einnahmeplus in Höhe von 5 009 000 ℳ (siehe Nr. 94 S. 964 d. Ztg.) steuert der Personen- und Gepäckverkehr 480 000 ℳ (Gesammteinnahme 16 070 000 ℳ) bei. Bedeutend höher ist die Einnahme aus dem Güterverkehr veranschlagt und zwar auf 51 562 055 ℳ. Die Mehreinnahme hat ihren Grund hauptsächlich in dem Aufschwunge der Eisenindustrie, der voraussichtlich auch weiter andauern wird. Unter den Ausgaben ist mit Rücksicht auf den wachsenden Betrieb eine wesentliche Vermehrung des Stations-, Strecken- und Telegraphenpersonals vorgesehen und zwar um 44 Stationsaufseher und Assistenten, 3 Bahnmeister, 5 Rangirmeister, 2 Portiers und 11 Rottenführer, ferner um 36 Haltestellenaufseher und Weichensteller I. Klasse und 45 Weichensteller II. Klasse sowie 26 Bahnwärter, wodurch der betreffende Ausgabeposten mit 5 933 170 ℳ sich um 262 385 ℳ gegen die im Etat für 1897/98 angesetzte Summe erhöht. Aber auch das Expeditions-, Fahr- und Magazinpersonal wird für die neu zu eröffnenden Bahnlinien sowie zur Ergänzung des Personals der älteren Strecken vermehrt, was bei 4 397 050 ℳ eine Mehrausgabe von 422 920 ℳ bedingt. Im fortwährenden Steigen begriffen ist die Ausgabe für Wittwen- und Waisengelder; sie beträgt für 1898 262 000 ℳ, was gegen den Ansatz für 1897/98 ein Mehr von 26 000 ℳ ausmacht. Für sächliche Ausgaben sind 9 295 000 (+ 695 800) ℳ angeführt und für Erneuerungen des Oberbaues, der Betriebsmittel und der übrigen Bahnanlagen 5 578 500 (+ 321 000) ℳ. Die Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen usw. belaufen sich auf 3 432 100 (+ 101 000) ℳ und die der Benutzung fremder Betriebsmittel auf 1 660 000 ℳ. Infolge Vermehrung des eigenen Wagenparkes vermindern sich

die von den Reichseisenbahnen zu zahlenden Vergütungen für die Benutzung fremder Wagen; immerhin aber bleibt die Ausgabe um 180 000 ℳ. höher als die entsprechende Einnahme. Mit Rücksicht darauf, dass sich die Länge der zum Umbau vorgesehenen Geleisstrecken von 139 km auf 118 km vermindert hat, ermässigt sich der Ansatz für Erneuerung des Oberbaues um 200 500 ℳ., dafür sind umfangreiche Erneuerungen der Betriebsmittel vorgesehen.

— Der Aufsichtsrath der **Königsberg-Cranzer Eisenbahn** hat beschlossen, der demnächst einzuberufenden Generalversammlung die Einführung des Vollbahnbetriebes vorzuschlagen.

— Der Eisenbahn-Baugesellschaft R. Burchard & Co. zu Berlin, welche den **Bau** und Betrieb einer **Kleinbahn** von der Grenze mit dem Herzogthum Anhalt bei **Radegast nach Zörbig** beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und dauernden Beschränkung des für diese Anlage erforderlichen Grundeigenthums verliehen worden.

— Der Kreisausschuss des Landkreises Königsberg hat mit der Firma Lenz & Co. in Stettin einen Vertrag wegen Gründung einer Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb von **Kleinbahnen im Landkreise Königsberg** abgeschlossen. Das Aktienkapital beträgt 1 000 000 ℳ. Der Staat übernimmt die Hälfte, die Provinz und der Kreis je ein Viertel.

— Wie berichtet wird, wurde die Vorlage für den Bahnbau auf der Strecke **Lübeck-Schlutup** in der Sitzung der Lübecker Bürgerschaft am 20. d. Mts. fast einstimmig angenommen.

— Bis Ende des Jahres wird die **Drahtseilbahn vom Oechsenberg nach dem Bahnhof** der Feldabahn in **Vacha** bei Eisenach vollendet sein und mit der Fortschaffung der Basaltsteine aus dem Bruch am Oechsenberg begonnen werden können. Nach einer Darstellung der „Dtsch. Ztg." beträgt die Länge dieser Drahtseilbahn 2 500 m, das Gefälle vom Anfangspunkt bis zum Endpunkt 210 m. Die Höhe der einzelnen Stützen bewegt sich zwischen 6 und 24 m. Die Spannweite über das Oechsethal beträgt von Stütze zu Stütze 210 m, die Höhe über dasselbe 35 m. Die Drahtseile werden ausser der Beladestation, Spannvorrichtung und Entladestation noch von 42 Unterstützungen getragen. Das Gewicht, welches zur Spannung der Drahtseile dient, beträgt über 500 Centner. Die Tragseile haben eine Stärke von 25—35 mm, während das Zugseil nur 18 mm stark ist. Der Betrieb ist selbständig, die leeren Wagen werden bei dem starken Gefälle von den vollen Wagen zurückbefördert. Zur Ueberführung der Steine nach der Endladestation werden vorläufig 34 Wagen in Betrieb gesetzt.

— Geheimer Kommerzienrath Sartori hat unter Mitwirkung mehrerer technischer Kräfte eine Denkschrift veröffentlicht, welche das Projekt der **Einführung der Elbeschiffahrt in den Kieler Hafen** durch den Elbe-Travekanal und eine zu erbauende Fortsetzung dieses Grossschifffahrtsweges durch Ostholstein und Kiel behandelt. Dieser Elbe-Kielkanal würde von Lübeck nach Kiel abzweigen, 75 km lang und in den Dimensionen des grossen Elbe-Travekanals zu bauen sein und einen Kostenaufwand von 10 500 000 ℳ. erfordern. Die Denkschrift meint, dass Preussen 1/3 der Kosten übernehmen würde, da seine Regierung doch kaum gegen die Bewohner ihrer meeresumschlungenen Provinz, die sie vor einem Menschenalter erst durch das Blut ihrer Söhne befreit hat, weniger entgegenkommend sein werde, als gegen das Reich und den Staat Lübeck. Die beiden anderen Drittel sollen das Reich und die Provinz bezw. die berührten Kreise übernehmen. In Lübeck, von dessen Zustimmung in erster Linie die Ausführung des Planes abhängt, da es sich um die Benutzung des Elbe-Travekanals handelt (Hoheitsrecht), theilen sich die Ansichten. Augenscheinlich ist es, dass Kiel vermittelst einer solchen Wasserverbindung auf die Position Lübecks gegenüber dem Norden und Westen einrücken möchte; darin aber erblicken viele eine Verschärfung der Konkurrenz, die in Lübeck ohnehin, zwar nicht von Seiten Kiels, wohl aber von Seiten Hamburgs empfunden wird. Wesentlich entscheidend würde das Verhalten der offiziellen Handelskreise Lübecks werden.

— Unter der Firma **Deutsche Industriegesellschaft für Eisenbahnbedarf** ist — wie aus Essen geschrieben wird — ein neues Unternehmen ins Leben getreten. Dasselbe verfolgt den Zweck, an verschiedenen Stellen Deutschlands Fabriken für die Herstellung von Eisenbahnbedarf zu errichten. Die Fabrikation soll sich nicht nur auf den Bau von Eisenbahnwagen für Normalbahnen erstrecken, sondern auch auf Weichenbau und die Herstellung sämmtlicher Betriebsmaterialien für Kleinbahnen. Eine besondere Abtheilung wird auch den Bau von elektrischen Strassenbahnwagen betreiben. Die neue Firma wird zunächst mit dem Bau einer Anlage in Westfalen und einer zweiten in der Nähe von Berlin vorgehen. Während die westfälische Anlage hauptsächlich den Bau von Eisenbahnwagen für Normalbahnen betreiben wird, soll in der Berliner Filiale eine Grossfabrikation für elektrische Strassenbahnen und Kleinbahnen durchgeführt werden. Der Gründer des neuen Unternehmens ist der Bergwerksbesitzer Emil Sauer in Berlin, welcher auch die Oberleitung übernehmen wird. Betheiligt sind in erster Linie rheinisch-westfälische Grossindustrielle. Die Beschaffung des erforderlichen Kapitals erscheint ohne Inanspruchnahme des offenen Marktes gesichert.

— Die **japanischen Staatseisenbahn-Beamten** Ingenieur Dr. Riutaro Nomura und Sekretär Dr. Katsutaro Inusuka sind nach Berlin von einer Reise nach Paris zurückgekehrt. Wie ein Berliner Blatt mittheilt, wollen die Herren versuchen, einen deutschen Eisenbahningenieur für den japanischen Staatsbahndienst zu gewinnen.

— Voraussichtlich werden auch die Eisenbahnen für die nächsten Monate mit einer starken **Einfuhr argentinischen Weizens** zu rechnen haben. Fremde Konsulatsberichte bestätigen, dass das Weizenerträgniss Argentiniens in diesem Jahre so glänzend ist, wie nie zuvor, besonders nachdem der Anbau von Weizen sich in den Provinzen Buenos Aires und Cordoba so bedeutend ausgedehnt hat. Man nimmt an, dass Argentinien an Weizen und Mehl für 40 bis 45 Millionen Pesos ausführen dürfte gegen 6 bis 7 Millionen Pesos im vorigen Jahre. Sehr zu statten kommen dem argentinischen Weizen die niedrigen Frachtsätze. Im Monat Oktober d. J. wurden 1 000 kg Getreide von Buenos Aires nach England, Bremen und Hamburg für 5 ℳ. gefahren, 100 kg also für 50 ₰. Zu diesem Preise können die deutschen Landwirthe ihr Getreide nicht einmal in die nächstgelegene grössere Stadt schaffen.

— Vom **rheinisch-westfälischen Eisenmarkt** meldet die „Köln. Ztg.", dass an Eisenbahnbedarf infolge des vermehrten Erneuerungsbedürfnisses der preussischen Staatsbahnen den Stahlwerken gegen 100 000 t Aufträge an Schienen und Schwellen zuflossen, die bis auf einen kleinen Rest vor Mitte des nächsten Jahres geliefert werden müssen.

— **Personalnachrichten.** Der Ober-Regierungsrath Fuhrmann, zur Zeit bei der königlichen Eisenbahndirektion Essen a/R. ist vom 1. Januar k. J. ab der königlichen Eisenbahndirektion Berlin an Stelle des jüngst verstorbenen Ober-Regierungsraths Kolbe überwiesen worden.

Den nachgenannten preussischen Eisenbahn-Direktionsmitgliedern, und zwar den Regierungsräthen Körte in Stettin, Löhr in Altona und Schulze-Nickel in Frankfurt a/M. ist der Charakter als Geheimer Regierungsrath und den Regierungs- und Bauräthen Grosse in Erfurt, Rohrmann in Bromberg, Kirsten in Breslau, van de Sandt in Münster i/W., Maret in Hannover und Siewert in Frankfurt a/M., ferner den Eisenbahndirektoren Brünjes in Cassel, Lamfried in Berlin und Holzheuer in Danzig der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Auf die neuerrichtete Stelle eines elektrotechnischen Oberbeamten bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen wurde der Maschineninspektor Stocker bei dem maschinentechnischen Büreau dieser Generaldirektion unter Verleihung des Titels eines Oberinspektors befördert.

Der „Deutschen Bauzeitung" zufolge beging der Präsident Joseph von Schlierholz in Stuttgart, der ehemalige Baudirektor der württembergischen Staatseisenbahnen, am 22. d. Mts. in voller körperlicher und geistiger Frische seinen 80. Geburtstag, zu dem der durch lange Zeit von ihm geleitete „Verein für Baukunde" eine Feier veranstaltet hatte.

Oesterreich-Ungarn.

— Bei Eröffnung der am 18. d. Mts. unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek abgehaltenen Vollversammlung beschloss die **Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen** mit Stimmeneinhelligkeit, an ihren früheren Vorsitzenden FML. Ritter von Guttenberg ein Schreiben zu richten, womit demselben anlässlich dessen Rücktrittes für die thatkräftige Förderung der Aufgaben der Kommission sowie für das ihren Arbeiten jederzeit entgegengebrachte Interesse der wärmste Dank ausgedrückt wird. Hierauf begrüsste Statthalter Graf Kielmansegg in einer herzlichen Ansprache den neuen Eisenbahnminister als dermaligen Vorsitzenden und betonte die Wichtigkeit der Arbeiten der Kommission für die Entwickelung der Reichshauptstadt, welche in dem Wettbewerbe mit anderen Grossstädten nicht zurückbleiben dürfe. Diese Bestrebungen würden — er spreche es zuversichtlich aus — in dem Vorsitzenden nach seiner bisherigen Thätigkeit einen be-

rufenen Vertreter finden. Der Vorsitzende dankte für die von der Versammlung zustimmend aufgenommene, ihm besonders werthe Begrüssung und erbat sich auch fernerhin die allseitige Unterstützung der Kommissionsmitglieder, auf deren einträchtiges Zusammenwirken und freundliche Gesinnung er den grössten Werth lege. Nach erfolgtem Uebergange zur Tagesordnung wurde zunächst der Jahresvoranschlag der Kommission für 1898 festgestellt. Derselbe umfasst im Erfordernisse an Centralleitungskosten einschliesslich der Betheiligung an der Jubiläumsausstellung im Jahre 1898 den Betrag von 41 800 fl., an Baukosten für die Stadtbahn, und zwar der Hauptbahnen (Gürtel- und Vororteliniе) 4 555 800 fl., der Lokalbahnen (Wienthal- und Donaukanallinie) 13 826 500 fl., zusammen 18 382 300 fl., für die Sammelkanäle beiderseits des Donaukanals 1 212 000 fl., für die Wienflussregulirung 5 600 000 fl., für die Umwandlung des Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen 3 500 000 fl., im ganzen einen präliminirten Gesammtbauaufwand von 28 694 300 fl. Als Bedeckung dieses Aufwandes ist nebst den mit Ende 1897 voraussichtlich verbleibenden Kassenbeständen der Erlös des im Jahre 1898 noch zu begebenden Restes des Anlehens II. Emission im Gesammtnennbeträge von 88 000 000 Kronen = 44 000 000 fl. eingestellt. Im Anlehensdienste stehen dem Zinsen- und Tilgungserfordernisse von 2 747 400 fl. die gleich hohen Beträge der drei Kurien gegenüber, wovon 1 978 128 fl. den Staat, 329 688 fl. das Land Niederösterreich und 439 584 fl. die Gemeinde Wien treffen.

— **Die Eisenbahnen und die Personal-Einkommensteuer.** In der letzten Zeit haben wiederholte Berathungen bei den österreichischen Privatbahnen stattgefunden, in welchen die Frage der Behandlung der Beamtengehalte und sonstigen Dienstbezüge nach den neuen Steuergesetzen zur Diskussion gelangte. Die neuen Steuergesetze machen es dem Dienstgeber zur Pflicht, sowohl die Besoldungssteuer, als auch die Personal-Einkommensteuer für den Fiskus einzuheben, was bisher bei den meisten Bahnen in der Weise geschehen ist, dass die Bahn die Steuer aus Eigenem bezahlte. Da jedoch die voraussichtlich zuschlagsfreie Einkommensteuer sammt der Besoldungssteuer trotz Einbeziehung von Quartiergeld und veränderlichen Dienstbezügen sich geringer stellen wird, als die jetzige mit Zuschlägen belastete Einkommensteuer, so würde sich für die Bahnverwaltungen ein Ersparniss gegenüber der bisherigen Steuerleistung ergeben, das bei einzelnen grossen Bahnen 40 000 bis 50 000 fl. jährlich ausmachen würde. Wie es heisst, beabsichtigen die Privatbahnen nicht, aus der neuen Situation Vortheil zu ziehen, obschon sie selbst durch die neuen Steuergesetze intensiver als bisher belastet werden. Die Berathungen sind noch nicht abgeschlossen, doch dürfte jedenfalls die Erleichterung der neuen Steuer in einer anderen Form der Beamtenschaft wieder zu gute kommen.

— In der letzten Plenarsitzung der Wiener Handelskammer kam zur Sprache, dass, während bisher bei den Kassen der österreichischen Staatsbahnen **Zollzahlungen** bei Erlegung des durch den Finanzminister — laut Art. XII des Gesetzes vom 25. Mai 1882 R.-G.-Bl. Nr. 47 — fallweise festgesetzten Aufgeldes auch in Papiernoten entrichtet werden konnten, seit 1. November die Zollgebühren entweder in effektivem Golde oder in effektiven Silbermünzen unter Anrechnung des jeweils festgesetzten Aufgeldes zu entrichten seien. Mit Rücksicht auf das grosse Erschwerniss, welches hierdurch für die Geschäftswelt erwächst, wurde der Antrag gestellt und einstimmig angenommen, das Handelsministerium dringend zu ersuchen, eine Abänderung der erwähnten Verfügung zu erwirken.

— **Der unterlassene Ausbau der Salzkammergutbahn.** Der Verwaltungsgerichtshof hatte vor kurzem eine interessante Frage des Eisenbahnrechtes zu entscheiden. Am 30. Januar 1890 wurde einem Konsortium die Konzession zum Baue einer Bahn von Ischl über Strobl nach Salzburg ertheilt mit der gleichzeitigen Verpflichtung, längstens innerhalb eines Zeitraumes von 4 Jahren eine Flügelbahn von Mondsee, welches eine Hauptstation der Salzkammergutbahn werden sollte, nach Steindorf zu bauen. Während die Gesellschaft den Bau der Lokalbahn Ischl-Strobl-Salzburg innerhalb der festgesetzten Zeit vollendete, erklärte sie im Jahre 1894 nach Begehung der Trasse von dem Baue der Flügelbahn Mondsee-Steindorf Abstand zu nehmen, da eine solche Bahn nicht rentabel wäre. Das Handelsministerium entschied über den Rekurs der Gemeinde Mondsee, welche den Ausbau der Flügelbahn verlangte, dass von dem Baue der Flügelbahn Mondsee-Steindorf bis auf weiteres abzusehen sei. Gegen diese Entscheidung ergriff die Gemeinde Mondsee die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Der Vertreter der Beschwerde machte geltend, dass die Entscheidung des Handelsministeriums ungesetzlich war, nachdem die Lokalbahngesellschaft durch die Konzession gebunden war, die Flügelbahn ausbauen zu lassen. An dem Ausbaue der Bahn habe die Gemeinde ein bedeutendes sachliches und rechtliches Interesse. Die Gemeinde Mondsee habe für die Salzkammergutbahn fast 30 000 fl. geopfert, in der Erwartung, dass die Station Mondsee eine Hauptstation der Bahn sein werde; so sei sie jedoch an das Ende einer Sackbahn gesetzt und vom Fremdenverkehre gänzlich abgeschnitten worden. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums führte aus, dass die Gemeinde Mondsee zur Erhebung einer Beschwerde nicht legitimirt sei, da nur der Staat berechtigt sei, den Ausbau der Flügelbahn zu verlangen, während die Gemeinde aus der Konzession kein Recht für sich ableiten und eventuelle Ansprüche an die Konzessionäre nur im Civilrechtswege geltend machen könne. Nach längerer Berathung wurde die Beschwerde der Gemeinde Mondsee aus den vom Ministerialvertreter ausgeführten Gründen seitens des Verwaltungsgerichtshofes verworfen.

— In den letzten Tagen brachten die Wiener Tagesblätter beunruhigende **Mittheilungen über eine für Wien zu befürchtende Kohlennoth** und Kohlenpreissteigerung, welche einerseits auf die Ablenkung der oberschlesischen Kohle von dem Wiener Platz durch Tarifmaassnahmen der deutschen Bahnen, andererseits auf Wagenmangel zurückzuführen sei. Diese Gerüchte werden von der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als unzutreffend bezeichnet. Demnach könne von einem Kohlenmangel am Platze überhaupt nicht die Rede sein, da die Rutschenbestände am Nordbahnhofe, wenn auch geringer als im Vorjahre, noch immer sehr hoch sind. Noch zu Ende September dieses Jahres waren die Vorräthe grösser als im Jahre 1896, und wenn sich dieses Verhältniss ungeachtet der milden Witterung seither umgekehrt hat, so dürfte dies hauptsächlich eine Folge der Dispositionen der Kohlenhändler sein. Beispielsweise ist zu bemerken, dass in der Zeit vom 1. bis 20. Dezember d. J. 52 178 t oberschlesischer Kohle nach Wien gesendet wurden, gegenüber 65 652 t im Vorjahre, während in den übrigen Nordbahnrelationen heuer 115 016 t, gegenüber 123 063 t im Vorjahre, abgefertigt wurden. Der Ausfall für Wien beträgt also rund 13 500 t (20,5 %), im übrigen aber nur 8 000 t (6,5 %). Da die Kohlenwagen in vollkommen ausreichender Zahl vorhanden und die Witterungsverhältnisse sehr günstig sind, so wird es den Kohlenhändlern bei entsprechenden Verfügungen leicht möglich sein, die Lagerbestände auf die Vorjahrshöhe zu ergänzen. Es ist richtig, dass die mit 1. April d. J. in Preussen vorgenommene Tarifherabsetzung die Konkurrenzfähigkeit der oberschlesischen Kohlenwerke im Heimathlande erhöht hat, aber diese Gruben sind so leistungsfähig und an der Ausfuhr nach Oesterreich in so hohem Grade interessirt, dass sie es an dem nöthigen Materiale dafür gewiss nicht fehlen lassen werden. Uebrigens sind durch diesen Tarif und durch die Kursveränderungen auch die Frachtkosten für Wien reduzirt worden, und zwar für wichtige Gruben um mehr als einen Kreuzer für 100 kg, ohne dass sich diese Ermässigung im Verkaufspreise hier geltend gemacht hätte, obwohl damals die Grubenpreise noch nicht erhöht waren. Uebrigens ist die Differenz zwischen den aus den Grubenpreisen und den Frachtkosten gebildeten Engros-Gestehungskosten der Kohlen ab Nordbahnhof einerseits und den Detail-Verschleisspreisen andererseits so gross, dass eine geringfügige Erhöhung der ersteren noch durchaus keine Steigerung der letzteren mit sich bringen müsste.

— In der vor einigen Tagen abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes der **Aussig-Teplitzer Bahn** hat der Verwaltungsrath auf Antrag des neuernannten Direktors zu gunsten der Bediensteten des Unternehmens mehrfache Maassnahmen beschlossen, durch welche den Anforderungen der Zeitverhältnisse Rechnung getragen erscheint; so wurde eine namhafte Erhöhung des Anfangsgehaltes in den untersten Klassen geschaffen und eine grosse Zahl provisorischer Bediensteter definitiv angestellt.

— Die **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** lässt vom 1. Januar ab eine Neuausgabe ihres **Lokalgütertarifes** zunächst aus dem Anlasse erscheinen, dass die Tarife in Kronenwährung umgerechnet wurden. Nachdem nämlich ursprünglich die Einführung der obligatorischen Kronenwährung vom 1. Januar 1898 ab geplant war, erging schon im Frühjahre an die Eisenbahnverwaltungen die Einladung zur Umrechnung ihrer Tarife in die Kronenwährung. Ueberdies aber kommen in dem neuen Lokalgütertarife mehrere Tarifermässigungen zum Ausdrucke, worüber die Verhandlungen schon im September stattgefunden haben. Zunächst tritt eine Ermässigung der Frachtsätze für K o h l e von der Ostrauer Montanbahn nach Nordbahnstationen für Entfernungen von 200 km und darüber um 20 Heller für die Tonne, für Entfernungen von 150—200 km um geringere mit der Entfernung wechselnde Beträge ein. Die Kohlentarife aus dem Ostrau-Karwiner Becken nach Wien, welche bereits früher ermässigt wurden, erfahren keine neuerliche Herabsetzung. In den Stationstarifen und den Zusammenstellungen besonderer Frachtsätze werden zahlreiche und erhebliche Frachtermässigungen durch Uebernahme regulirter Frachtsätze auf vorgelegene Stationen vorgenommen. Weiter wird auch für Zucker

der Klasse II in ganzen Wagenladungen eine bedeutende Herabsetzung eingeführt.

— **Weihnachtsbescheerungen für Kinder von Eisenbahnbediensteten.** Bei den österreichischen Staatsbahnen werden jährlich zur Weihnachtszeit mehrere tausend Kinder der niederen Bediensteten mit Kleidern und sonstigen Gaben betheilt. Die Veranstaltung dieser Bescheerungen leitet der „Weihnachtsbescheerungs- und Ferienkolonienverein“, welcher in Wien seinen Sitz hat. An dem Amtsort der Staatsbahndirektionen, Werkstätten und grösseren Stationen sind ausserdem Lokalausschüsse bestellt, in welchen die Frauen der Eisenbahnbeamten hervorragend thätig sind. Die Kosten der Bescheerungen werden aus den Mitteln des Vereins, aus dem Erträgnisse verschiedener Veranstaltungen, den Beiträgen der Staatseisenbahn-Verwaltung und sonstigen Spenden bestritten. Im Vorjahre wurden insgesammt 4 377 Kinder, und zwar in Wien 670, in Linz 285, in Innsbruck 263, in Villach 290, in Triest 124, in Pilsen 412, in Prag 308, in Olmütz 503, in Krakau, 413, in Lemberg 1 029 und in Stanislau 80 mit Winterkleidern, Esswaaren, Schulrequisiten usw. betheilt. Die diesjährige Weihnachtsfeier in Wien fand am 22. d. Mts. in Anwesenheit des Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek und zahlreicher Funktionäre des Eisenbahnministeriums sowie der Staatsbahndirektion Wien statt und wurden nahezu 700 Kinder beschenkt. Aehnlich wie bei den Staatsbahnen wurde in diesem Jahre zum ersten Male eine Weihnachtsfeier für Kinder von Bediensteten der österreichischen Nordwestbahn veranstaltet, wobei 60 Kinder mit Kleidern und anderen Geschenken bescheert wurden.

— In der **Wiener Tramwayfrage** ist nach Mittheilungen Wiener Blätter eine entscheidende Wendung eingetreten, welche einen Friedensschluss zwischen der Stadtgemeinde und der Wiener Tramwaygesellschaft für die allernächste Zeit erhoffen lässt. Die Tramwaygesellschaft bewirbt sich nämlich dem Vernehmen nach um eine Kleinbahnkonzession für das gesammte Wiener Strassenbahnnetz mit Einschluss der im Besitze der Tramwaygesellschaft befindlichen Linien, welche schon von der Gemeinde käuflich erworben wurden. Die Gemeinde erhielte durch die Kleinbahnkonzession eine weitgehende Einflussnahme auf den Bau und Betrieb, das Recht der Tarifbestimmung und des Heimfalles. Die beabsichtigte Lösung der Wiener Tramwayfrage auf Grund des Kleinbahngesetzes würde der Gemeinde auch noch einen weiteren ausserordentlichen Vortheil sichern. Das nach dem Kleinbahngesetz konzessionirte Netz wäre nämlich vollständig von der Steuerleistung befreit, während die Tramwaygesellschaft jetzt die volle Staatssteuer nebst Zuschlägen zu entrichten hat. Im letzten Jahre betrug die hieraus entstandene Belastung 210 000 fl. Die Steuerbefreiung für jede Art von Kleinbahnen, zu denen auch die Strassenbahnen gehören, ist in dem Gesetze vom 31. Dezember 1894 über Bahnen niederer Ordnung ausdrücklich vorgesehen. Die Dauer der Steuerfreiheit ist mit mindestens 15 Jahren festgesetzt, doch kann die Regierung bei Kleinbahnen, deren Herstellung sich mit Rücksicht auf die zu bewältigenden baulichen Schwierigkeiten besonders kostspielig gestaltet, auch Steuerbefreiung bis zu 25 Jahren einräumen. Sobald die Gemeinde Wien im Besitze der Kleinbahnkonzession sein wird, sollen die Verhandlungen mit der Wiener Tramwaygesellschaft gepflogen werden. Zur Installirung des elektrischen Betriebes und zur Betriebsführung würde eine eigene Bau- und Betriebsgesellschaft gegründet werden, welche an die Stelle der Wiener Tramway zu treten hätte.

— Nach dem vom Vorstande des **österreichischen Montanvereins** in der letzten Generalversammlung erstatteten Berichte hat sich in dem ablaufenden Jahre die Produktion von Eisenbahnschienen und sonstigen Eisenbahnbaumaterialien anhaltend auf einem höheren, wenngleich die Leistungsfähigkeit der Eisenwerke noch lange nicht absorbirenden Niveau bewegt. Die Brückenbau- und Eisenkonstruktions-Werkstätten waren anhaltend in befriedigender Weise beschäftigt. Bei den Lokomotivfabriken stellte sich während des Betriebsjahres eine gute und regelmässige Beschäftigung ein, welche sich auch im kommenden Jahr noch erhalten dürfte. Die Thätigkeit der Wagenfabriken war in der ersten Jahreshälfte eine lebhafte, schwächte sich jedoch in den letzten Monaten wesentlich ab, obwohl der konstante Wagenmangel auf den österreichischen Bahnen eine vermehrte Beschäftigung der Wagenfabriken rechtfertigen würde.

— Die **ungarischen Staatsbahnen** haben im Monat November 7 802 000 fl. vereinnahmt gegen 8 517 283 fl. im gleichen Monate des vorigen Jahres. Der Ausfall kommt ausschliesslich auf Rechnung des Frachtverkehrs, welcher eine Mindereinnahme von 600 100 fl. ergab.

— Am 19. d. Mts. wurde die 109,17 km lange, normalspurig gebaute **Neusiedlersee-Lokalbahn Kis-Czell-Pándorf** für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die neue Strecke ist der Betriebsleitung der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn unterstellt. Die Strecke Nezsider-Pándorf bildet eine Gemeinschaftsstrecke mit der im Betriebe der ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Lokalbahn Sopron-Poszony. In den Anschlussstationen Kis-Czell, Répczelak, Nezsider und Pándorf wird der Betriebsdienst durch Organe der ungarischen Staatseisenbahnen besorgt.

— **Budapester Hoch- und Untergrundbahn-Projekte.** Im verflossenen Frühjahr hatte die Direktion der Budapester Strassenbahngesellschaft die Vorkonzession für eine elektrische Hochbahn erhalten. Dieses Projekt hat nunmehr, wie der „Pester Lloyd“ erfährt, insofern greifbare Gestalt angenommen, als jetzt die Pläne und Beschreibungen, welche zur Beurtheilung des Projektes und zur Führung der Verhandlungen erforderlich sind, dem Handelsministerium und in einem zweiten Exemplar auch der Stadtbehörde eingereicht wurden.

Die Idee, welche dem Unternehmen zu Grunde liegt, ist: durch eine Kombination von Hoch- und Untergrundbahnen sämmtliche Bahnhöfe mit einander zu verbinden und ausserdem mitten in den verkehrsreichsten Theil des neuen Stadtgebietes einzudringen, also eine Stadtbahn, wie in Berlin, in Verbindung mit einer Untergrundbahn, wie sie in Budapest, unterhalb der Andrássystrasse, angelegt erscheint.

Die Hochbahn würde den Westbahnhof, den Josefstädter und Franzstädter Bahnhof und durch eine Abzweigung auch den Leopoldstäter Lastenbahnhof berühren. Die Geleise selbst sollen auf eisernen Viadukten geführt werden, und zwar geschieht das zu dem Zwecke, damit der Bahnverkehr, vollständig unabhängig von dem gewöhnlichen Strassenverkehr gemacht, mit der zulässig grössten Raschheit (50 km in der Stunde) abgewickelt werden könne. Die geringste Spannweite dieses Viadukts soll 10,8 m betragen und die Fahrbahn, zur Dämpfung des Geräusches, entsprechend konstruirt und mit wasserdichtem Material abgedeckt werden. Die Wagen sollen 70 Personen fassen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind die modernsten Einrichtungen der Fernbahnen in Aussicht genommen. Zur Erzeugung der elektrischen Betriebskraft würde eine eigene Centralstromanlage errichtet werden. Die Länge der Hochbahn betrüge vorderhand 12 km, die Anzahl der an den bedeutendsten Verkehrspunkten angelegten Stationen zehn.

Die Untergrundbahn soll bei der Station Czinkotaer Vizinalbahn, nächst dem Ostbahnhofe, beginnen und unter der Kerepeserstrasse, der Kossuth-Lajosgasse bis zu einem Punkte südlich von der Schwurplatzbrücke ziehen. Für die Wahl dieser Trasse war der Baubeschreibung zufolge nicht nur der Selbstzweck dieser Bahn maassgebend, sondern auch die wichtige Frage, dass hier der Vizinalbahnverkehr in das Innere der Stadt hineingeleitet werden könne. Dieser Absicht entsprechend ist das Profil des Tunnels von solchen Dimensionen, dass die Wagen der Vizinalbahn als auch die der Strassenbahn anstandslos hier passiren können. Der Tunnel soll in der denkbar einfachsten Weise, aus Beton allein, hergestellt werden. Beiderseits sind Trottoirs für die Fusspassage gedacht. Die bei den Stationen zu errichtenden Bahnsteige sind in solcher Ausdehnung projektirt, dass hier der längste Personenzug anzulegen imstande sei. Der Betrieb werde im Lokalverkehr durch einzelne und durch doppelte Wagen, im Fernverkehr durch ganze Züge unterhalten. Die Fahrgeschwindigkeit ist mit 60 km in der Stunde angenommen. Für die Sicherheitsausrüstung der Bahn sind die modernsten erprobten Typen in Aussicht genommen. Zwischen den Niveaustrassenbahnen und der Untergrundbahn soll ein organisch zusammenhängender Verkehr in solcher Weise eingerichtet werden, dass alle Theile des Strassenbahnnetzes mit der Vizinalbahn und umgekehrt verbunden sein würden.

— Das grosse Werk der Umgestaltung der **Budapester Strassenbahn** auf elektrischen Betrieb ist, nach etwa 2jähriger Arbeit, jetzt als vollendet zu betrachten. Es fand nämlich kürzlich die technisch-polizeiliche Begehung der sogen. Stadtwäldchenlinien, des insgesammt 172,80 km messenden bedeutendsten und rentabelsten Theiles des Netzes der Budapester Strassenbahn statt. Die Untersuchung bezog sich: 1. auf die Linie Museumring-Kerepeserstrasse-Czinkotaer Vizinalbahn; 2. Rottenbillergasse-Damjanichgasse-Stadtwäldchen; 3. Csömörerstrasse bis zum Eisenbahndamm; 4. Hunderthaus-Stefansweg-Thiergarten. Ausserdem wurde auch die Stromerzeugungsanlage nächst der Damjanichgasse der Besichtigung unterzogen. Die Kommission erklärte, dass sämmtliche Herstellungen in betriebsfähigem Zustande sich befänden und die Bewilligung zur sofortigen Aufnahme des elektrischen Betriebs ertheilt werden könne. Seit 18. d. Mts. wird demnach das ganze Netz der Budapester Strassenbahngesellschaft elektrisch betrieben.

Besonders bemerkt zu werden verdient, dass die Strassenbahngesellschaft die Umgestaltung ihrer Linien um ein volles

Jahr früher vollendete als ihr dies nach dem mit der Gemeinde abgeschlossenen Vertrage oblag.

— **Zur Aufhebung der Transportsteuer für die Schifffahrt in Ungarn.** Es wurde schon vor einiger Zeit auf die Absicht der ungarischen Regierung, die Transportsteuer für die Donauschifffahrt aufzuheben, hingewiesen. Das wichtigste Motiv, welches die ungarischen Regierungskreise veranlasst, diese Maassregel ins Auge zu fassen, liegt in der bevorstehenden Eröffnung des Eisernen Thorkanals für den allgemeinen Verkehr und in der Voraussetzung, dass die meisten Uferstaaten gegen eine solche Belastung der Schifffahrt, als den Traktaten zuwiderlaufend, Rekriminationen erheben würden. Wie das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, haben im ungarischen Handelsministerium über diesen Gegenstand bereits eingehende Berathungen stattgefunden, welche bis zur Vorbereitung des bezüglichen Gesetzentwurfes gediehen sind. In dem kürzlich dem ungarischen Abgeordnetenhause vorgelegten Staatsvoranschlage für das Jahr 1898 ist die Aufhebung dieser Steuer nicht berücksichtigt und hat der ungarische Finanzminister auch in seinem Exposee von einer solchen Absicht der Regierung nicht gesprochen. Es ist nicht anzunehmen, dass die ungarische Regierung, nachdem, wie erwähnt, das Gesetz fertiggestellt wurde, den Plan aufgegeben hat. Man darf vielmehr vermuthen, dass mit Rücksicht auf die Verzögerung, welche in der Eröffnung des Eisernen Thorkanals infolge der noch nothwendigen Bauherstellungen und Anlagen, wie beispielsweise der Remorqueurschiffe, nothgedrungen platzgreift, und deren Dauer man noch vor einigen Monaten als eine kürzere hielt, auch die Aufhebung der Transportsteuer für die Donauschifffahrt hinausgeschoben wurde. Im Jahre 1898 wird nämlich die Uebergabe des Kanals an den öffentlichen allgemeinen Verkehr kaum mehr erfolgen können und die ungarische Regierung glaubt offenbar auf eine, wenn auch relativ nicht allzu erhebliche Einnahme vorzeitig nicht verzichten zu sollen.

Vereins-Ausland.

— Vom Werk der **Jungfraubahn** berichtet man der „Neuen Züricher Ztg.": Mit besonderem Interesse betrachtet man die in den letzten Monaten am Eigergletscher vollständig fertig gestellten, weitreichenden Installationen der Jungfraubahn. Dicht am grossartigen Gletschercirkus, über dem das wunderbare Dreigestirn, Jungfrau, Mönch und Eiger fast unnahbar thront und unmittelbar vor dem Eingang zum grossen Tunnel, der unter dem zerrissenen Rothstock durch hinter der riesigen, fast senkrecht aus dem Thale aufsteigenden Eigerwand, nach der Grindelwaldblick-Galerie getrieben wird, befinden sich zwei geräumige, auf dem Felsen fest verankerte, wohnlich eingerichtete Schutzhäuser, die der Arbeitsmannschaft und dem technischen Personal zur Unterkunft dienen; in einem dritten, stattlichen Steinhause sind die Wintervorräthe aufgespeichert. Die Wohnräume, 2 grosse Schlafsäle mit je ungefähr 40 Betten, den nöthigen Krankenzimmern und Beamtenlokalitäten, besitzen Isolirschicht mit Holzgetäfel, elektrische Beleuchtung, sehr gute Heizvorrichtung und, wie die Polarhäuser dreifachen Fensterverschluss gegen die in dieser Höhe oft entsetzlichen Unbilden der Witterung zur Winterszeit. Von dem obersten Schutzhaus, in dem die Werkstätten, Büreaus, eine Bäckerei, Badezimmer usw. untergebracht sind, führt eine 2 m hohe, gedeckte Holzgalerie direkt zum Tunnelportal hinauf, damit die Mineure auch bei Sturm und Unwetter stets leicht und gefahrlos ihrer Arbeit nachgehen können. Als wir vor Monatsfrist, im wundervollen spätherbstlichen Sonnenschein, unter der Führung leitender Ingenieure die ausgedehnten Einrichtungen am Eigergletscher besichtigten, da waren noch Hunderte von nervigen Armen damit beschäftigt, die schweren Meissel zur Herstellung der Sprenglöcher in das harte Gestein (Hochgebirgskalk) hineinzutreiben; heute schon hat die rührige Unternehmung einen mächtigen Mitarbeiter und Förderer am Werke in den von der Maschinenfabrik Oerlikon gelieferten elektrischen Drehbohrmaschinen erhalten, mit denen im Tunnelstollen nunmehr ununterbrochen gearbeitet wird. Sie erhalten ihren Strom, auf der etwa 10 km langen oberirdisch geführten Leitung, durch einen mächtigen, 1 000 pferdigen Generator der Kraftcentralen in Lauterbrunnen, die später auch für den elektrischen Bahnbetrieb die nöthige Energie liefern wird. Um die wegen der Härte des Gesteins, das Ausmauerung nicht nöthig hat, rasch eintretende Erwärmung und Abnutzung der Bohrspitzen zu verhüten, müssen die letzteren fortwährend mit „Spülwasser" arbeiten, das, in Form von Eis und Schnee nach dem Tunnel geführt, dort in besonderer Vorrichtung elektrisch aufgethaut und erwärmt, dann mittelst Handpumpen den Steinbohrmaschinen zugeführt wird. Sie bohren Löcher von 30—44 mm Durchmesser und ungefähr 1 m Länge in das harte Gestein. Der durch das Sprengen der Minen in dem engen Firststollen von rund 6 qm Querschnitt entstehende Rauch wird mittelst besonderer, ebenfalls elektrisch angetriebener Ventilation rasch beseitigt. Bis zum Frühjahr hofft man nahe in die Mitte der gewaltigen, jäh aufsteigenden Eigerwand vorrücken zu können. Für die Arbeiter ist bestens gesorgt, ein tüchtiger Arzt ist für vorkommende Krankheiten und Unglücksfälle bei der Mannschaft ständig zur Stelle. Schrecklich ist die Gewalt der winterlichen Stürme da oben; an den Firngehängen von Eiger, Mönch und Jungfrau werden sie zu eisigen Fallwinden, die das Gehen und Stehen oft fast zur Unmöglichkeit und sogar das Athmen zur Beschwerde machen. Bei den vielen Föhnstürmen und dem fühlbaren Wassermangel besteht am Eigergletscher eine eigene Feuerwacht, die des Nachts in Patrouillen die Runde macht, um die Feuersgefahr in den Baracken und Magazinen möglichst abzuwenden. So ist alles gethan, was Menschenhände vermögen, um dem mühevollen Werke einen guten Fortgang zu sichern.

— Für den Bau einer **Eisenbahn auf den Montblanc** sind dem Vernehmen nach folgende Linien in Aussicht genommen: 1. Eine vom Konsortium Burtin, Chappins, Montfort und Gerrody projektirte und bereits trassirte schmalspurige Zahnradbahn auf die 2000 m hohe Spitze des Ausläufers Montenvers des Montblanc. Dieser die Gletscherregion (Mer de glace) auf der Ostseite begrenzende Gebirgszug ist 5,5 km von Chamounix entfernt. Die Linie soll 1899 dem Betriebe übergeben werden. 2. Eine von dem im Rhonethale gelegenen Städtchen Martigny aus über den Gebirgszug Col de Montets und weiterhin über Argentière bis zum Fusse des Montblanc nächst Chamounix führende Linie, deren Trassirung im Zuge ist. Die projektirte Linie wird von der Station Martigny der Jura-Simplonbahn gehend und nach Uebersetzung der wasserreichen Dranse das wilde Felsengebiet durchschneidend, zunächst auf das Plateau von Guerroz führen, von wo aus die Trasse, mittelst eines 200 m hohen Viaduktes die George de Trient übersetzend und ein zerklüftetes Gebirgsland durchschneidend, über Salvan und Trinquent bis Finhauts führen wird, wo sie mit 1 235 m ihren höchsten Punkt erreicht. Bei Chatelard schliesst die vorbezeichnete, auf schweizerischem Gebiet gelegene, mit Elektrizität betriebene Theilstrecke des Gesammtnetzes an die im Bereiche des französischen Gebietes mit Dampf betriebene Theilstrecke an, welche über den Col de Montets und Argentière, angesichts des Montblanc-Gletschergebirgsstockes über Chamounix nach Saint Gervais-Cluse führt, und an die bereits im Betriebe stehende Linie Cluse-Genève anschliesst. Nach Ausbau des Gesammtnetzes wird die Fahrt von Basel aus nach Chamounix mit theilweiser Benutzung der Jura-Simplonbahn innerhalb eines Tages zurückgelegt werden können. 3. Eine von dem am nördlichen Fusse des Montblanc gelegenen Orte, Les Houches, fast bis zum Gipfel des Berges (4 510 m) führende Zahnradbahn, deren Trasse gegenwärtig von der Bauunternehmungsfirma Saturin Favre aus Beziers mit Beiziehung des Professors Duperre, des Doyen der wissenschaftlichen Fakultät in Lyon, an Ort und Stelle eingehend studirt wird, um den besten Aufstieg der Bahn ausfindig zu machen.

— Die **italienische Mittelmeerbahn** erhielt — wie gemeldet wird — von der Regierung die nachgesuchte Genehmigung zur Einleitung der Vorarbeiten zum Bau der Linie Genua-Piacenza-Cremona, bestimmt, den genannten Hafen in direkte Verbindung mit der Brenner- und Pontebbabahn zu bringen.

— An eine statistische Darstellung über die **Entwickelung des russischen Eisenbahnnetzes** knüpfen die „Mosk. Wjed." eine Kritik, die hier im Auszuge Raum finden mag, obwohl sie mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, denen der Eisenbahnbetrieb in dem weiten Reich begegnet, etwas allzu scharf gehalten zu sein scheint. Nach dem genannten Blatt hätten sich die russischen Bahnen bisher mehr quantitativ als qualitativ entwickelt, so lasse namentlich die Pünktlichkeit der Güterbeförderung recht viel zu wünschen übrig; im Herbst vorigen Jahres harrten nicht weniger als 50 000 000 Pud an Frachtgütern auf den russischen Bahnlinien vergeblich der Expedition; Unmengen von Getreide seien dadurch zu Grunde gegangen, und grosse Entschädigungssummen mussten von den Bahnverwaltungen bezahlt werden. „Mosk. Wjed." führen diese Missstände abgesehen von dem Mangel an rollendem Material und der schlechten Beschaffenheit des vorhandenen, hauptsächlich auf die Vernachlässigung der Hauptlinien zurück, die in den letzten Jahren hinter der mit grösserer Sorgfalt bedachten Nebenlinien zurückstehen musste. Es sei unbedingt nothwendig, den vorhandenen Mängeln abzuhelfen, die im Falle eines Krieges verhängnissvoll werden könnten.

— **Vereinigung russischer Bahnen.** Auf Anordnung des russischen Kaisers wird nunmehr vom 1./13. Januar 1898 ab die

Weichselbahn mit der im Bau begriffenen Linie Lukow-Lublin und der Warschau-Terespol Eisenbahn unter einer Direktion vereinigt werden. Diese drei Linien, mit einer Gesammterstreckung von 1 247 Werst, werden von dem genannten Termine ab die gemeinsame Benennung „Weichselbahn" führen. Sitz der Direktion ist Warschau.

— Die Erkenntniss, dass das weitere Gedeihen der nördlich von der Hauptstadt **Brasiliens** gelegenen Koloniezone deutschen und italienischen Ursprungs von einer **Verlängerung der Bahn Porto Alegre-Novo Hamburgo**, welch' letztere, in englischen Händen befindlich, den Staatsschatz durch die Garantie eines Zinsertrags von 7 % in Gold schwer belastet, abhängig ist, hat die brasilianische Regierung veranlasst, eine Konkurrenz für den Ausbau der Strecke bis zur italienischen Kolonie Caxias auszuschreiben (vergl. Nr. 97 S. 1007 d. Ztg.). Die Konzession des Bahnprivilegs soll unter folgenden Bedingungen gewährt werden: Die von Novo Hamburgo ausgehende Bahn strebt dem Cahy zu, überschreitet ihn, folgt dann dem Forromecco durch das Munizip von Montenegro über das von Bento Gonçalves nach Caxias. Die Pläne werden dem Konzessionär vom Staat zugängig gemacht. Der Staat gewährt für 20 Jahre eine Zinsgarantie in Gold bis zum Kilometerkostenpreis von 1 880 £. Die Vorschläge müssen angeben, in welcher Höhe die Zinsgarantie gefordert wird, zu welchem Preise die Ueberlassung der Bahn an den Staat später stattfinden soll, die beanspruchte Dauer der Konzession sowie den Anfangs- und Endtermin der Bauarbeiten, und sollen bis zum 31. d. Mts. beim Staatsbauamte eingereicht werden.

In den einleitenden Bemerkungen wird für die etwa 130 km lange Strecke folgende Rentabilitätsberechnung angestellt. Angenommen, jeder Bewohner der von der Bahn durchschnittenen Koloniezone mit etwa 100 000 Seelen (dies dürfte der Wirklichkeit nahe kommen, wenn nicht zu niedrig gegriffen sein) habe auf seinen Kopf eine Jahres-Ein- und Ausfuhr von 1 t zu 7 Milreis Bahnfracht aufzuweisen, so ergibt dies eine Einnahme von 700 000 Mlrs.; rechne man dazu 40 000 Reisende à 8 Mlrs. = 320 000 Mlrs., so erhält man eine Einnahme von 1 020 Kontos, was nach einem Abzug von 400 Kontos für Betriebskosten einer Verzinsung von 10 % für das auf 6 500 Kontos veranschlagte Anlagekapital ergeben würde. Das Exposee vertritt die Ansicht, dass diese Berechnung keine übertriebene sei, dass die Einnahmen sich vielmehr infolge der durch die Bahn zu erwartenden grösseren Entwickelung der an sich schon reichen Region wesentlich höher belaufen würden. Ausser den von der Bahn durchschnittenen Munizipien kommen die Kolonien Alfredo Chaves, Antonio Prado, Sao Marco sowie die Munizipien Vaccaria und Lagoa Vermelha in Betracht, die ihren Absatzweg von Taquaray und Rio dos Sinos nach Stationen der Bahn nehmen würden. Die ganze östliche Serraregion hätte an der Bahn einen Gewinn; verlieren würden nur, wenigstens Anfangs, die Städte Sao Joao do Montenegro und Soa Sebastiao do Cahy, weil die Bahn nördlich von ihnen vorbeiführen wird. Die Einnahmen der 43 km langen Strecke der Porto Alegre-Novo Hamburgobahn betrugen im Jahre 1877 ungefähr 78 Kontos de Reis, 1896 dagegen 385 Kontos; sie beförderte 1877 etwa 39 000 Reisende und 5 500 t Ladung, im Jahre 1896 dagegen ungefähr 72 000 Reisende und 24 500 t Ladung. Daraus ergibt sich, dass obige Rentabilitätsrechnung kaum zu hoch bemessen sein dürfte.

— Das **Eisenbahnprojekt für Honduras** ist endlich zu stande gekommen und soll der Bau nunmehr energisch in Angriff genommen werden, da bereits einige der Unternehmer in Honduras eingetroffen sind. Das amerikanische Syndikat, welches die Sache in der Hand hat, unternimmt es, zunächst in 6 Jahren eine Eisenbahn von Puerto Cortez am atlantischen Ozean nach der Bai von Fonseca am stillen Ozean zu bauen. Die Regierung bewilligt zur Unterstützung des Unternehmens 100 Fuss Land an jeder Seite der Bahn längs der ganzen Strecke, 4 m Land für jede Meile fertiger Eisenbahn, ferner gewisse Privilegien mit bezug auf die zu überschreitenden Flüsse, und überweist der Gesellschaft die bislang von ihr selbst betriebene, 30 Meilen lange Bahn von Puerto Cortez nach La Pimienta. Nach 75 Jahren kann die Regierung die Bahn erwerben, nach 99 Jahren fällt sie ihr mit allem Zubehör zu. („Uhlands Wochenschrift".)

— In den vor Jahresfrist abgeschlossenen und kürzlich veröffentlichten Verträgen zwischen den Regierungen von **Transvaal** und des **Oranje-Freistaats** in Südafrika wurde u. a. auch ein **gemeinsamer Verkehrs-** und **Betriebsdienst** auf den Eisenbahnen beider Staatsgebiete vereinbart. Man hat dadurch die englischen Bestrebungen, die darauf hinausliefen, das ganze Eisenbahnnetz Südafrikas in die Hand einer britischen Gesellschaft zu bringen, wie sie bei Eröffnung der Bulawajoeisenbahn hervortraten, zielbewusst durchkreuzt.

— Die nahe **bevorstehende Vollendung der Kongo-Eisenbahn** übt schon jetzt ihren sichtbaren Einfluss auf die Spekulation in Belgien aus. In Antwerpen sind in kurzer Zeit zwei neue Gesellschaften gegründet worden. Nämlich die Compagnie anversoise des plantations de Lubefu mit einem Kapital von 600 000 Frcs. und eine Handelsgesellschaft, welche Konzessionen am Kassai, Sankuru und Lulna erhalten hat. Beide Gesellschaften wollen also im südlichen Kongobecken arbeiten und die grossen Wasserstrassen jener mächtigen Nebenflüsse des Kongo benutzen. Schon in wenigen Monaten wollen sie ihre Thätigkeit dort eröffnen. Am Tage der Eröffnung der ganzen Eisenbahn bis zum Stanleypool werden sie wohl schon dort zum Abgang in das Innere bereit sein.

— Der Bau der Eisenbahn von Mombas nach dem Viktoriasee, der sogenannten **Ugandabahn**, über den in gewissen Zeiträumen ausführliche Berichte der Bauleitung ausgegeben werden, berührt auch deutsche Interessen stark. Aufs klarste zeigt es sich mit dem Fortschreiten des Baues, dass neben den politischen Gesichtspunkten — es handelt sich dabei in erster Linie um die Erreichung und Beherrschung des oberen Nil — auch wirthschaftliche Fragen in Betracht kommen. Vor dem Beginne des Bahnbaues war die Hauptfrage, welche Spurweite die Bahn erhalten sollte. Unter dem Ministerium Rosebery hatte man sich entschlossen, die gesammten Kosten des Bahnbaues zu verringern; nach allen Seiten wurden Abstriche gemacht und u. a. auch die Spurweite von 1,06 m auf 92 cm herabgesetzt. Das Ministerium Salisbury setzte aber 1895 eine neue Kommission zur Untersuchung der Bahnbaufragen ein, an deren Spitze der frühere Staatssekretär für öffentliche Bauten in Indien, O'Callaghau, gestellt wurde; er berief den jetzigen Chefingenieur Whitehouse, den er in Indien schätzen gelernt hatte. Damals kam man überein, eine Spurweite von 1 m anzunehmen, nach dem Muster der Sekundärbahnen in Indien. Es wurde aber geltend gemacht, dass die Linien am Nil wie in Südafrika eine Spurweite von 1,06 m hätten. Einmal müssten diese Linien zusammenstossen, dann wäre die verschiedene Breite sehr hinderlich, man müsste die ganze Linie umbauen.

Von der Eisenbahn waren im August schon 192 km gebaut, der Chefingenieur hoffte bis Ende dieses Jahres 480 km bis Kikuyu zu vollenden. Der englische Vizekonsul Mac Allister kam im Juni aus Uganda nach der Küste. Auf der ersten grossen Strecke von Uganda bis zur Bahn haben die Engländer eine gute Fahrstrasse angelegt, und schliesslich benutzte er auf 110 km die Bahn bis nach Mombas. Karawanen benutzten die Züge, von denen zwei täglich fahren, und gelangten dann auf der neuen Strasse mittelst Ochsenwagen bequem zum See. Ein neuer Dampfer von 70 t Tragkraft ist unterwegs nach dem Viktoriasee, wo sich schon zwei solche und ein Segelschiff befinden. Man geht darauf aus, mit einer Flotille den Handel auf dem See zu beleben und der Bahn einen angemessenen Verkehr zu beschaffen. Die Eisenbahn bringt der Verwaltung von Uganda eine Ersparniss von jährlich 40 000 £, den die Gepäckbeförderung durch Menschen mehr kostet. Wenn auch das Eindringen der Franzosen in die Gebiete am oberen Nil den Hauptantrieb zu dem ungewöhnlich raschen Bau der Bahn gegeben hat, so versteht sich doch von selbst, dass die Ugandabahn einen sehr starken Einfluss auf Deutsch-Ostafrika ausüben wird. Auch dürfen wir nicht vergessen, dass die Vollendung der Kongobahn im Frühjahre eine fühlbare Ablenkung des Verkehrs von Centralafrika nach der deutsch-ostafrikanischen Küste hervorbringen wird.

Die Uebernahme der Usambarabahn durch das Deutsche Reich und deren Weiterbau bekommen dadurch eine ganz andere Bedeutung. Die Fortsetzung letztgenannter Linie nach dem Viktoriasee hin kann danach nur eine Frage der Zeit sein. Ebenso wird die Streitfrage wegen der Spurweite nur in dem Sinne entschieden werden können, dass sich die Linie an die übrigen afrikanischen Bahnen, die später das deutsche Schutzgebiet berühren werden, anschliessen muss.

— Die chinesische Regierung hat endgültig den mit dem belgischen Syndikate abgeschlossenen Vertrag genehmigt, welcher diesem Syndikate die Erbauung der 1 200 km langen **Eisenbahnlinie Peking-Hankau** überträgt. Der Bau, welcher 5 bis 6 Jahre in Anspruch nehmen wird, ist auf 150 000 000 Franken veranschlagt; die Kosten des Kilometers sind auf 1 300 Frcs. geschätzt. Der Bau wird nur von Belgiern geleitet, die belgische Gesellschaft hat ein Wahlrecht für das gesammte erforderliche Material. Der Betrieb aber wird ein rein chinesischer sein, nur der Chefingenieur ist ein Belgier. Das belgische Sydikat liefert der chinesischen Eisenbahngesellschaft ein Darlehen von 4 500 000 £ weniger 10 % Diskonto. Dieses Darlehn wird in 20 Jahren mittelst gleicher Annuitäten zurückgezahlt. Die Tilgung beginnt im Jahre 1908, der Zinsfuss beträgt gegen 5 %.

— Am 31. März 1897 besass **Japan** insgesammt 3 685 km **Eisenbahnen**, davon 954 km Staats- und 2 731 km Privatbahnen.

Im Finanzjahr 1896/97 waren für Eisenbahnneubauten insgesammt 6 400 000 D. ausgeworfen. In neuerer Zeit scheinen die englischen Fabrikanten von Eisenbahnbedarf durch die nordamerikanische Konkurrenz zurückgedrängt zu werden.

Allgemeines.

— In dem neuen Werk „Bismarck-Portefeuille“ von H. von Poschinger findet sich u. a. nachfolgender **Brief des Fürsten Bismarck** vom 19. Oktober 1871 an die Direktion der **Berlin-Hamburger Bahn**, der sich auf einen nicht näher bekannten Vorfall bezieht und einen Beleg bietet für die Herzensgüte des grossen Staatsmannes: „Der Direktion erlaube ich mir die beifolgende Eingabe der Ehefrau des Zugführers Henne vom 29. v. Mts. mit dem Bemerken zu übersenden, dass es mir leid thun würde, wenn der p. Henne wegen des in dieser Eingabe erwähnten Vorfalles vom 2. Juli dieses Jahres auf dem Wittenberger Bahnhofe in seiner Pension verkürzt werden sollte. Der Henne schien mir an jenem Tage zwar etwas stärker als gewöhnlich gefrühstückt zu haben und äusserte seine freundlichen Gesinnungen für mich in einer dementsprechenden, aber für mich in keiner verletzenden Form. Die Direktion würde mich zu Dank verpflichten, wenn sie die Bittstellerin so bescheiden wollte, dass der Henne nicht durch seine Begegnung mit mir Nachtheile erleidet, die ihm sonst erspart geblieben wären“.

— Gegenwärtig wird in Amerika eine Brücke gebaut, die den Hudsonfluss (North River) mit einer einzigen Spannung von 940 m überspannen und nach ihrer Vollendung **das bedeutendste Brückenbauwerk der Welt** sein wird. Das Bedürfniss einer solchen Brücke, deren Kosten auf 21 000 000 Dollars veranschlagt sind, ist aus dem gewaltigen Verkehr hervorgegangen, der zwischen New-York und New-Yersey stattfindet und jetzt durch Ueberfahrtboote bewerkstelligt wird, die gegen 90 000 000 Personen im Jahre befördern. Um diesen Verkehr über die Brücke zu führen, soll dieselbe 8, später 14 Eisenbahngeleise erhalten. Die grosse Spannweite, welche das Doppelte der berühmten East-Riverbrücke zwischen New-York und Brooklyn beträgt und die in der Forthbrücke erreichte bisher grösste Spannweite von 520 m weit übertrifft, ist hauptsächlich durch die Rücksichtnahme auf die wichtigen und einflussreichen Schifffahrtinteressen nothwendig geworden. Die Brücke wird als eine versteifte Kabelhängebrücke gebaut und es sind im ganzen 4 Kabel vorhanden, jedes aus je 17 000 bis 18 000 Stahldrähten von 7 mm Stärke bestehend. An die Hauptöffnung schliessen sich 565 m weite Seitenöffnungen an, so dass die Brücke zwischen der Verankerung eine Gesammtlänge von rund 2¼ km erhält. Die Thürme, welche die Haupt- und Seitenöffnungen trennen, werden aus Stahl gemacht und 180 m über dem Wasserspiegel hervorragen. Sie stehen auf mächtigen, gemauerten Pfeilern, die theils bis 85 m Tiefe unter dem Hochwasser auf Felsen fundirt sind. Das Gesammtgewicht der Brücke wird rund 132 000 000 kg Stahl und Eisen betragen.

— Nach dem „Mon. des Int. Mat.“ kann die **Roheisenproduktion der Welt** im Jahre 1897 annähernd also geschätzt werden: Vereinigte Staaten 10 000 000 t, England 8 650 000 t, Deutschland 6 250 000 t, Frankreich 2 300 000 t, Oesterreich-Ungarn 1 250 000 t, Russland 1 000 000 t, Belgien 1 000 000 t, Schweden 450 000 t, Spanien 250 000 t, Kanada 100 000 t, andere Länder 250 000 t; insgesammt 31 500 000 t. England als Hauptproduzent ist im vollen Rückgange begriffen; seine Produktion repräsentirt nur noch 28 % der Gesammtproduktion, gegen 38,5 % im Jahre 1882, 42,9 % in 1880 und 53,2 % in 1871.

Warnemünde-Gjedser.

In Mecklenburg-Schwerin beschäftigt man sich bekanntlich mit der Frage der Errichtung einer Dampffährenverbindung zwischen Warnemünde und Gjedser, um der Konkurrenz, wie sie durch die neue Dampferverbindung Sassnitz-Trelleborg entstanden ist, in wirksamer Weise zu begegnen. Ueber diese Konkurrenz konnte man in neuerer Zeit in dänischen Blättern vielfache Klagen hören, so dass die deutschen Pläne in Dänemark sicher gleichfalls Anstoss zu entsprechenden Maassregeln geben werden, wie denn ja auch schon gelegentlich der Einweihung der Dampffährenverbindung Kopenhagen-Malmö im Jahre 1895 sowohl von dänischer wie von deutscher Seite die Hoffnung ausgesprochen wurde, dass eine Dampffährenverbindung Warnemünde-Gjedser nicht mehr lange auf sich warten lassen möge.

In der vorliegenden Frage hatte die grossherzoglich mecklenburg-schwerinsche Generaldirektion der Eisenbahnen bei dem grossherzoglichen Ministerium des Innern beantragt, zur Errichtung einer Dampffährenverbindung zwischen Warnemünde und Gjedser 5 000 000 *M.* zu bewilligen. Von der Begründung sei in dem folgenden das Wesentlichste hervorgehoben.

In der ersten Hälfte der 80er Jahre, als man in Verbindung mit der beabsichtigten Eisenbahnlinie Warnemünde-Neustrelitz die Frage des Baues einer Hafenanlage in Warnemünde für die regelmässige Dampferverbindung zwischen Mecklenburg und Dänemark, wie sie damals errichtet werden sollte, erörterte, hatte man bereits bei der endgültigen Festsetzung der betreffenden Pläne die Aufmerksamkeit namentlich darauf gerichtet, den neuen Hafen derart anzulegen, dass er auch für Dampffähren zu benutzen war, da solche möglicherweise später zur Anwendung kommen könnten. Diesen Gedanken bereits damals zu verwirklichen, war schon aus dem Grunde nicht möglich, weil man in Dänemark selbst noch keine völlige Klarheit über die Anwendbarkeit der Dampffähren zur Ueberführung von Eisenbahnwagen hatte. Damals hatte man in Dänemark nur die Dampffähren, die über den kleinen Belt gehen, aber man plante gleichzeitig verschiedene grössere Fähren, mit denen die Verbindung zwischen Korsör und Nyborg aufrechterhalten werden sollte, und diese traten auch 1883 in Wirksamkeit. Im Jahre darauf folgte die Dampffähre, die als Glied der Verbindung Gjedser-Kopenhagen über einen Theil des Masnedsund geht. Alle diese Unternehmungen hielten, was sie versprachen. Im Jahre 1892 kam dann die Verbindung zwischen Helsingör und Helsingborg und 3 Jahre später die Verbindung zwischen Kopenhagen und Malmö hinzu. Damit besass die dänische Staatsbahnverwaltung 15 Dampffähren.

Obgleich man auf deutscher Seite die Entwickelung des dänischen Dampffährenwesens mit Interesse verfolgt, konnte man vor Uebernahme der Route, die bis dahin vom deutsch-nordischen Lloyd aufrecht erhalten wurde, an die Möglichkeit einer Dampffährenverbindung Warnemünde-Gjedser nicht denken. Aber nach Uebernahme der Linie durch den Staat hatte die grossherzogliche Eisenbahnverwaltung auf anderen Gebieten so grosse Aufgaben zu erledigen, dass eine Verbesserung dieser Schiffsverbindung in den Hintergrund treten musste. Zudem schien eine Verbesserung aus dem Grunde nicht so dringend erforderlich, weil die zur Verfügung stehenden Dampfschiffe augenscheinlich noch den Anforderungen der Reisenden entsprachen.

Auf der Linie Kiel-Korsör, die bis zur jüngsten Zeit die einzige mit Gjedser-Warnemünde konkurrirende Dampfschiffsverbindung nach Dänemark war, wurden neue, mit allem Komfort ausgestattete und schnellfahrende Schiffe eingesetzt. Daraus folgt, dass der Verkehr von und nach Westen, der sich auf der Warnemünder Route entwickelte, wieder zurückging. Ausserdem wurde am 1. Mai d. J. eine neue Dampfschiffsverbindung zwischen Sassnitz und Trelleborg eingerichtet, auf der gleichfalls nur allen Anforderungen und Bedürfnissen des Reiseverkehrs entsprechende Schiffe verkehren. Durch diese neue Linie wird der schwedische und zum Theil auch der norwegische Verkehr in einer bereits fühlbaren Weise von der Warnemünder Linie abgelenkt, und unter den obwaltenden Verhältnissen ist zu befürchten, dass in der bisherigen günstigen Entwickelung des nordischen Personen- und Güterverkehrs ein allmählicher Rückgang eintritt. Dies wäre vom mecklenburgischen und dänischen Standpunkte um so mehr zu beklagen, als die Linie über Warnemünde, schon weil der Seeweg hier am kürzesten ist, einen natürlichen Vorzug vor den beiden anderen Linien hat. Soll dieser Vorzug nicht verloren gehen, dann ist eine Verbesserung der Reiseverhältnisse zur See unumgänglich.

Am nächsten läge, die gegenwärtigen älteren Fahrzeuge durch neue zu ersetzen. Dadurch würde man aber vermuthlich den Verkehr nur im gegenwärtigen Umfang aufrecht erhalten können, während eine Steigerung des Verkehrs durch Waarenaustausch zwischen Deutschland und Skandinavien nur schwer herbeizuführen wäre.

Will man den Güterverkehr erhöhen und sich Aussicht auf Verzinsung der Kapitalien sichern, die auf eine Verbesserung der Verbindung zwischen Warnemünde und Gjedser aufgewendet werden, so ist man genöthigt, das unter den gegebenen Verhältnissen beste Beförderungsmittel zur Ueberführung der Güter, die D a m p f f ä h r e, zu wählen.

Der Preis für zwei neue Dampfer, die ungefähr in gleicher Höhe mit den Schiffen der konkurrirenden Linien stehen, beträgt etwa 1 200 000 *M.*, und die gesammten Kosten der baulichen Anlagen und der Fahrzeuge für einen Dampffährenbetrieb würden etwa 5 000 000 *M.* erfordern. Die Herstellung einer Dampffährenverbindung lässt erwarten, dass unter Hinzurechnung des erhöhten Verkehrs auf den Eisenbahnstrecken eine jährliche Mehreinnahme von etwa 45 000 *M.* durch den Personenverkehr und von etwa 300 000 *M.* durch den Güterverkehr zu erreichen ist. Zur Deckung eines Kapitals von 5 000 000 *M.* rechnet man 175 000 *M.* Zinsen; es bleibt also noch ein Rest von 170 000 *M.*, und von diesen gehen 40 000 bis 50 000 *M.* auf die Ausgleichung der Differenz zwischen den höheren Unkosten einer Fähren- und den geringeren Unkosten einer Dampfschiffs-

verbindung. Der Rest ist somit reiner Gewinn, sofern nicht ein Theil auf erhöhte Betriebskosten der Eisenbahn abgeht.

Dass man bei Einführung des Dampffährenbetriebs auf das bereitwillige Entgegenkommen der dänischen Regierung rechnen kann, ist nach den bereits stattgehabten vorläufigen Unterhandlungen sowie nach den Anschauungen, die in den in Betracht kommenden Kreisen Dänemarks herrschen, so gut wie sicher. Und ebenso gibt man sich der Hoffnung hin, dass ein vortheilhaftes Uebereinkommen mit der deutschen Reichspostverwaltung zu treffen sei. Diese letztere ist bereits bei Abschliessung der Uebereinkunft über Benutzung der jetzigen Dampfschiffe auf die Möglichkeit der Einführung von Dampffähren vorbereitet worden.

Man hat sich vorläufig gedacht, dass der Betrieb der Dampffähren in Gemeinschaft mit dem königlich dänischen Staatsbahnbetrieb vor sich gehen solle. Ueber Einzelheiten sind natürlich noch keine Abmachungen getroffen.

Hinsichtlich der Anschaffung der nöthigen Summen ist noch zu erwähnen, dass der „Schiffs-Reservefonds" ein Vermögen von etwa 310 000 ℳ besitzt und dass durch Verkauf der beiden Dampfer, die vermuthlich überflüssig werden, eine Einnahme von etwa 50 000 ℳ zu erwarten ist. Dieser Betrag steht von vornherein zur Verfügung.

Berichtigung.

In der Nachweisung auf S. 961 über die Zahl der beförderten und verunglückten Reisenden auf deutschen, englischen und französischen Bahnen sind irrthümlich die Zahlen der auf je 1 000 000 Zugkilometer kommenden beförderten Reisenden um das Tausendfache zu niedrig angegeben. Die dort mitgetheilten Zahlen 1 341, 1 336 usw., 2 332, 2 180 usw. beziehen sich auf 1 000 Zugkilometer, müssen also auf 1 341 000, 1 336 000 usw. erhöht werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Verbindungsbahn Vogelheim-Altenessen Rh. Am 3. Januar 1898 wird die Verbindungsbahn von Vogelheim bis zur Rangirstation Altenessen Rh. unseres Bezirks mit der für den Wagenladungs-Güterverkehr der angeschlossenen Werke — mit Ausschluss von Fahrzeugen und Sprengstoffen — eingerichteten Station Vogelheim dem öffentlichen Verkehr übergeben. Mit demselben Tage treten die in verschiedenen Güter- und Kohlentarifen mit Stationen unseres Bezirks für Vogelheim vorgesehenen Tarifentfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Essen, den 24. Dezember 1897. (2844)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 23. d. Mts. wird der an der Strecke Treysa-Leinefelde zwischen den Stationen Ziegenhain und Frielendorf neu errichtete Haltepunkt Leimsfeld dem Verkehr (Personenverkehr) übergeben.

Eine Gepäckabfertigung nach oder von Leimsfeld findet nicht statt.

Cassel, den 19. Dezember 1897. (2844a)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. Januar 1898 ab fahren wegen des Haltens in Seebenisch die Züge 312, 314 und 316 in Göhrenz-Albersdorf eine Minute, Zug 311 in Meuchen eine und in Schkölen-Räpitz zwei, Zug 313 in Schkölen-Räpitz eine, Zug 315 in Meuchen eine und in Schkölen-Räpitz zwei Minuten früher ab.

Erfurt, im Dezember 1897. (2844b)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Infolge andauernden starken Schneefalles musste am 4. d. Mts. in der Strecke Villach-Lienz und am 5. in der Strecke Lienz-Niederdorf der Güterverkehr bis auf weiteres eingestellt werden.

Die Behebung der Verkehrseinstellung dürfte voraussichtlich in circa 6 Tagen erfolgen.

Wien, am 13. Dezember 1897. (2844c)

5. Güterverkehr.

Am 1. Januar 1898 wird die an der Strecke Posen-Kreuz zwischen den Stationen Wronke und Samter liegende Haltestelle Penskowo des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg für den unbeschränkten Leichen-, Vieh- und Fahrzeugverkehr eröffnet. Näheres ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 18. Dez. 1897. (2845)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Reststrecke Lebach-Nonnweiler der Neubaustrecke Wemmetsweiler-Nonnweiler-Hermeskeil des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken für den Güter- etc. Verkehr. Am 15. Januar 1898 wird vorgenannte Reststrecke, welche seit dem 10. Dezember d. J. lediglich für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet ist, auch für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr dem Betrieb übergeben werden.

Die Eröffnung erfolgt in nachbezeichnetem Umfange:

Die Holzverladestelle Horst dient nur für die Abfertigung von Holz in Wagenladungen.

Die Haltestellen Bettingen (Rheinprovinz), Büschfeld, Limbach (Rheinpr.), Mariahütte, Mettnich und Primsweiler sowie die Station Wadern sind für den unbeschränkten Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren und Sprengstoffen eingerichtet.

Fahrzeuge können von der Haltestelle Mariahütte nicht abgefertigt werden.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, ist bei den Haltestellen Bettingen (Rheinpr.), Büschfeld, Limbach (Rheinpr.), Mettnich und Primsweiler ausgeschlossen.

Von der Station Wadern können Fahrzeuge jeder Art abgefertigt werden.

Die zwischen Mettnich und Wadern gelegene Haltestelle Krettnich wird für den Güter- etc. Verkehr noch nicht eröffnet.

Mit dem Tage der Inbetriebnahme für den Güter- etc. Verkehr werden sämmtliche zur Eröffnung gelangenden Stationen in den Gruppentarif VIII und in die Staatsbahn-Wechseltarife mit der Gruppe VIII sowie in den Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft. (2846)

St. Johann-Saarbrücken, 24. Dez. 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Am 3. Januar k. J. wird der zwischen den Stationen Lünen und Selm gelegene Haltepunkt Bork, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, zur Haltestelle erweitert und als solche für die Abfertigung von Gepäck, Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen sowie auch für den Privatdepeschenverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Soweit bis zum Eröffnungstage Entfernungen beziehungsweise Tarifsätze nicht zur Einführung gelangt sind, werden der Frachtberechnung entweder die um 5 km erhöhten Entfernungen der Station Selm, oder die um 8 km erhöhten Entfernungen der Station Lünen zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Dortmund, den 21. Dez. 1897. (2847)
Die Direktion.

Vom 1. Januar 1898 an wird die bisher zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden befugte Bahnstation V. Klasse Rimsting auch für den Eilstückgutverkehr eröffnet.

München, den 24. Dezember 1897. (2848)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1898 tritt ein erweiterter Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rubsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg im Verkehre von Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen nach Lindau transit zur

Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus und Vorarlberg, sowie nach Kufstein loco und transit, Passau transit, Salzburg loco und transit und Simbach transit zur Ausfuhr nach Oesterreich und darüber hinaus in Kraft.

Abzüge hiervon sind von den betheiligten Güterverwaltungen sowie von unserer hiesigen Drucksachenverwaltung zu erlangen.

Aufgehoben wird hierdurch der Ausnahmetarif vom 1. Januar 1897.

Dresden, am 22. Dezember 1897. (2849)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Druckfehlerberichtigung. Die Frachtsätze des Spezialtarifs I zwischen Braunau St. E. G. und Breslau Märk. Bhf. und O/S. Bhf. im ostdeutsch-österreichischen Verbande Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1896 erhöhen sich vom 15. Januar 1898 ab bei Breslau Märk. Bhf. auf 66, bei O/S. Bhf. auf 67 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 24. Dezember 1897. (2850)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch - österreichisch - ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Die im Tarif Theil II Heft 1 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Station Prag (K. F. J. B.) trans., welche inzwischen die anderweite Bezeichnung Prag St. B. erhalten hat, gelten fortan für die Station Prag St. B. loco und transito.

Demgemäss gelangt gleichzeitig die auf Seite 7 unter D. a. 2 des Tarifheftes 1 enthaltene Bestimmung für Prag (Kaiser Franz Josefbahnhof) transit zur Aufhebung.

Breslau, den 20. Dezember 1897. (2851)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Januar 1898 wird der im Nachtrag III zum badischen Binnengütertarif enthaltene Ausnahmetarif Nr. 28 für Getreide usw. auch auf Sendungen ausgedehnt, welche nach Frankreich, Italien und Oesterreich bestimmt sind. Die Rückkehr dieser Sendungen nach Deutschland ist unstatthaft. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 22. Dez. 1897. (2852)
Generaldirektion.

Die beiden Seehafen-Ausnahmetarife D und D 1 für Stärkefabrikate bleiben bis auf weiteres neben einander in Geltung, und der ältere Ausnahmetarif D, dessen Anwendung in einzelnen Verkehren bisher auf Sendungen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern beschränkt war, wird allgemein auf Sendungen zur Wiedereinfuhr nach zollinländischen Verbrauchsplätzen für anwendbar erklärt.

Posen, den 20. Dezember 1897. (2853)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im **hessisch-pfälzischen Güterverkehr** ist für die Beförderung von Steinschlag (Strassendeckmaterial) und Steinschrotten von Kirn nach Meisenheim ein Frachtsatz von 0,12 ℳ für 100 kg eingeführt worden.

Mainz, den 20. Dezember 1897. (2854)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Januar 1898. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 kommt an Stelle des „bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarifs“ vom 1. Juli 1895 ein neuer gleichnamiger Tarif zur Einführung, welcher mehrfache Frachtermässigungen enthält.

Derselbe kann Ende Dezember l. J. beim Materialdepot der Generaldirektion um den Preis von 25 ₰ bezogen werden.

München, im Dezember 1897. (2855)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Mit dem 1. Januar 1898 wird die Station Murow des Direktionsbezirks Kattowitz in die Holzausnahmetarife A und C und die Station Frose des Direktionsbezirks Magdeburg in die Ausnahmetarife D und E einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 16. Dezember 1897. (2856)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. Januar 1898 treten in Kraft:

a) für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Waldenburger und Neuroder Kohlenbezirke nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. und der Station Rastenburg der ostpreussischen Südbahn, unter Aufhebung des bisherigen Tarifs vom 1. April 1897, ein neuer Ausnahmetarif und

b) zu dem Ausnahmetarif vom 1. April 1897 für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Waldenburger und Neuroder Kohlenbezirke nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin sowie der Alt-Damm-Colberger, Stargard-Cüstriner Bahn usw. ein Nachtrag II.

Der unter a genannte neue Tarif und der unter b bezeichnete Nachtrag II enthalten gegen die bisherigen Tarife vielfach und meist erheblich ermässigte Frachtsätze, auch für die Stationen der Alt-Damm-Colberger und Stargard-Cüstriner Bahn. In dem ersteren ist ausserdem, abgesehen von wenigen Empfangsstationen, die Bedingung der gleichzeitigen Aufgabe grösserer Mengen bezw. der Verfrachtung bestimmter Jahresmindestmengen nicht wieder aufgenommen, infolgedessen die früher an diese erschwerenden Bedingungen geknüpften ermässigten Sätze fortan schon für Einzelwagenladungen Anwendung finden.

Der Tarif unter a kann zum Preise von 40 ₰, und der Nachtrag II (unter b) unentgeltlich von den betheiligten Dienststellen bezogen werden. (2857)

Breslau, den 20. Dezember 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Januar 1898 treten die Nachträge IV und III zu den Heften 1 und 2 des norddeutsch-sächsischen Verbands-Gütertarifes in Kraft.

Diese bei den betheiligten Stationen käuflich zu erhaltenden Nachträge enthalten im wesentlichen anderweite Bestimmungen (ein erweitertes Artikelverzeichniss) der Ausnahmetarife für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren.

Dresden, den 22. Dezember 1897. (2858)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österr.-ungar. Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Am 1. Januar 1898 treten im Tarif Theil II — Heft 1 folgende direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Wolle in Kraft:

Zwischen Luckenwalde (K. E.-D. Halle) und	bei Aufgabe von mindestens a 5 t	b 10 t
	Pfennig für 100 kg	
Wien-Floridsdorf K. F. N. B., Wien-Floridsdorf, Jedlesee, Korneuburg, Stockerau ö. N. W. B., Wien (K. F. J. B) - Lagerhaus, - Praterkai, - Nussdorf k. k. St. B., Wien-Stadlau St. E. G.	384	357
Wien (D. U. B.) K. F. N. B., Wien - Donaukaibhf. k. k. St. B.	398	367
Wien (K. E. B.) k. k. St. B.	404	377

Breslau, den 21. Dezember 1897. (2859)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch - hessisch - südwestdeutscher Güterverkehr. Mingolsheim (badische Staatsbahn) wird zum 1. k. Mts. in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres ist in den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 18. Dezember 1897. (2860)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch hessischer Kohlenverkehr. Am 1. Januar 1898 tritt zu obenbezeichnetem Tarife der Nachtrag I in Kraft, welcher

1. neue Frachtsätze für Sendungen von dem bei Station Niedobschütz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Kattowitz gelegenen Karlschacht der Johann-Jacobgrube,
2. ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle und Magdeburg,
3. neue Frachtsätze nach Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg,
4. neue Frachtsätze nach Stationen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn,
5. neue Frachtsätze nach Stationen der Niederlausitzer Eisenbahn,
6. Ergänzungen und Berichtigungen

enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Kattowitz, den 22. Dezember 1897. (2861)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1898 tritt zum Gütertarif für die Gruppe IV — Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster — der Nachtrag 9 in Kraft, welcher neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen Tarifkilometer für die demnächst zur Eröffnung gelangenden Stationen Göhl, Heiligenhafen, Heringsdorf i. H., Lützenbrode und Neukirchen i. H. der Kreis Oldenburger Eisenbahn sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl von der Station Rheda enthält.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 22. Dezember 1897. (2862)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Baden. Vom 1. Januar k. J. ab wird die badische Sta-

tion Mingolsheim in den Saarkohlentarif Nr. 5 aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen. (2863)

St. Johann-Saarbrücken, 22. Dez. 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Grund-Schwalheim. Die Abfertigungsbefugnisse der an der Bahnstrecke Friedberg-Nidda gelegenen Haltestelle Grund-Schwalheim werden vom 25. d. Mts. an auf die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut erweitert.

Frankfurt a/M., den 18. Dez. 1897. (2864)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit kommen im Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. nach Basel transit usw. zur Ausfuhr nach der Schweiz und Westösterreich vom 1. Januar 1897 nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von Stationen des Bezirks Stettin	nach Kufstein*) transit	Passau transit	Salzburg*) transit	Simbach transit
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Neubrandenburg	2,29	2,04	2,43	2,44
Stargard in Mecklenburg	2,25	2,00	2,39	2,10
Stargard in Pommern	2,43	2,18	2,57	2,28
Stettin C. G. B.	2,28	2,03	2,42	2,13
Treptow a. T.	2,36	2,11	2,50	2,21

*) Auch gültig für Kufstein loco und Salzburg loco unter Zuschlag von 0,06 Mark für je 100 kg.

Die im Tarif vom 1. Januar 1897 bezw. im Nachtrag I zu demselben enthaltenen Bestimmungen finden auch auf vorstehende Frachtsätze Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen. (2865)

Frankfurt a/M., den 20. Dezbr. 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Januar 1898 wird die Station Mingolsheim der gr. bad. Staatseisenbahnen in den direkten Güterverkehr mit den Stationen der vormaligen hessischen Ludwigsbahn und der Main-Neckarbahn einbezogen. Die Entfernungen, welche der Ermittelung der Frachtsätze zu Grunde zu legen sind, ergeben sich durch Zurechnung von 3 km an die für Station Roth-Malsch bestehenden Entfernungen.

Karlsruhe, den 21. Dez. 1897. (2866)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Im Anschluss an den Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat und Mühlenerzeugnissen von den königlich preussischen Staatseisenbahnen nach Basel transit (Tarif vom 1. Januar 1897) kommt am 20. d. Mts. von denselben Versandstationen ein ebenso ermässigter Ausnahmetarif für Alt-Münsterol-Grenze zur Einführung. Derselbe gilt für die vom 20. d. Mts. ab in Alt-Münsterol ankommenden Sendungen (Preis 25 ₰).

Der neue Tarif ist vom 20. ab bei unserer Drucksachenkontrole, einige Tage später bei den königlich preussischen Versandstationen zu haben.

Strassburg, den 17. Dez. 1897. (2867)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Allgemeine Ausschreiben. Für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art, welche im Verkehre zwischen Norddeutschland einerseits und der Schweiz andererseits auf Grund der norddeutsch-schweizerischen Tarifhefte 5 — erste Abtheilung (Verkehr mit der Ostschweiz) vom 1. Juni 1891 und zweite Abtheilung (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) vom 1. November 1894 über Bayern-Lindau in beiden Richtungen direkt abgefertigt werden, wird mit sofortiger Wirksamkeit die über Schaffhausen, Singen, Waldshut oder Basel erreichbare Fracht, gekürzt um 20 ₰ für 100 kg bei Eilstückgütern, um 10 ₰ für 100 kg bei Frachtstückgütern und Sendungen der allgemeinen Wagenladungsklasse A und um 6 ₰ für 100 kg bei sonstigen Wagenladungen, gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe im Rückvergütungswege gewährt.

Inwieweit der fragliche Verkehr über Bayern-Lindau abgefertigt wird, ist bei den betheiligten Verbandsstationen zu erfragen.

München, im Dezember 1897. (2868)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren, Theil III, Heft 3, vom 1. Dezember 1896. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 kommt der Nachtrag II zur Einführung, welcher die Aufnahme neuer Stationen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes und des Nachtrages I enthält.

München, im Dezember 1897. (2869)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 gelangt zu Theil III, Heft 1 vom 1. August 1894 der Nachtrag V zur Einführung.

München, im Dezember 1897. (2870)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband. Gütertarif Theil II Heft Nr. 1. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1898 bekommen die im vorgenannten Tarifhefte enthaltenen und durch den bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895 aufgehobenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Huglfing, Murnau, Polling und Uffing der kgl. bayer. Staatseisenbahnen ihre Gültigkeit wieder. Zuschläge werden nicht mehr berechnet.

Die bezüglichen Schnittsätze im Ausnahmetarif 1 für Artikel der österr. Stückgutklasse II sind um je 0,10 ℳ pro 100 kg zu kürzen.

Soweit für die Station Murnau keine direkten Entfernungen vorgesehen sind, erfolgt die Tarifbildung durch Anstoss von 75 km an die Entfernungen für München C. B.

München, im Dezember 1897. (2871)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-süddeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr. Am 1. Januar 1898 tritt für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet usw. nach Stationen der hessischen Nebenbahnen ein neuer Ausnahmetarif 6 in Kraft. Gleichzeitig wird der für diesen Verkehr noch gültige Anhang zu dem Gütertarif für den rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verband vom 1. April 1897 aufgehoben.

Essen, den 23. Dezember 1897. (2872)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für die Beförderung von Eisenerz etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 1. Januar 1898 der Nachtrag XXIII in Kraft, enthaltend u. a. Frachtsätze für Eisenerz etc. zum Bleihüttenbetrieb im Verkehre von den Stationen Ilsenburg des Direktionsbezirks Magdeburg, Lobenstein (Reuss) des Direktionsbezirks Erfurt und Walkenried des Direktionsbezirks Cassel, Frachtsätze für Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb von den Stationen Meschede des Direktionsbezirks Cassel, Holzwipper, Remscheid und Remscheid-Bliedinghausen des Direktionsbezirks Elberfeld und Zwischenahn der oldenburgischen Staatsbahn, endlich Berichtigungen des Nachtrags VII. Preis: 0,10 ℳ.

Essen, den 23. Dezember 1897. (2873)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Januar 1898 erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag III, welcher u. a. Frachtsätze für Sendungen von mindestens 10 000 kg nach Arnswalde und verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Stettin, sowie erst vom 3. Januar 1898 gültige Sätze von Station Vogelheim des Direktionsbezirks Essen enthält. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 24. Dezember 1897. (2874)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Januar 1898 tritt zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verbandsverkehr der Nachtrag III in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 1 (Holztarif), 2 (Rohstofftarif) und F für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren usw. enthält.

Abzüge dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen sowie bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 22. Dezember 1897. (2875)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-russischer Ausnahmetarif 7, für Getreide, Oelsamen usw. Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1897 alten/1. Januar 1898 neuen Stils wird ein neuer deutsch-russischer Ausnahmetarif 7, Theil I eingeführt. Er enthält direkte Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Malz, Malzkeime, Mehl und Mühlenfabrikate, einschliesslich Kleie und Oelkuchen von russischen Stationen nach Königsberg, Memel und Pillau über Wirballen und über Mlawa-Allenstein. Die Frachtsätze gelten für Sendungen von 750 Pud (12 285 kg) und bei Aufgabe von Hanfsamen, Mohn, Sonnenblumen-

samen, Mohnköpfe, Sonnenblumenköpfe, Malz, Malzkeime und Kleie (einschliesslich Aussiebsel aller Art) in Mengen von 610 Pud (10 000 kg) für einen Wagen.

Dieser Ausnahmetarif tritt an die Stelle des vom 20. März alten/1. April neuen Stils 1895 bis 19./31. d. Mts. gültig gewesenen deutsch-russischen Getreide-Ausnahmetarifs 7 und enthält gegen letzteren zum Theil billigere, zum Theil theurere Frachtsätze. Druckabzüge des neuen Tarifs sind auf den Verbandsstationen zum Einzelpreise von 1,90 ℳ. erhältlich.

Bromberg, den 25. Dezbr. 1897. (2876)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken - pfälzischer Güterverkehr. Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Tarifheft 7 (Saarbrücken-Baden). Die für die Stationen Beurig-Saarburg, Conz und Wiltingen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken im Verkehr mit Ludwigshafen am Rhein transit auf Seite 48/49 des Saarbrücken-pfälzischen Gütertarifs und im Verkehr mit Mannheim transit auf Seite 141/142 des Tarifhefts 7 für den südwestdeutschen Verband enthaltenen Frachtsätze werden mit Gültigkeit vom 15. Februar 1898 aufgehoben. (2877)

St. Johann-Saarbrücken, 23. Dezbr. 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Getreideverkehr von ostdeutschen Stationen nach preussisch - sächsisch/österreichischen Grenzstationen. Am 1 Januar 1898 tritt für die Ausfuhr von Getreide und Mühlenfabrikaten von den Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle, Kattowitz, Königsberg, Posen und Stettin nach preuss.-sächsisch/österreichischen Uebergangsstationen ein Ausnahmetarif in Kraft.

Abzüge des Tarifs können von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 26. Dezember 1897. (2878)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch - schweizerischer Güterverkehr. Zum Tarifheft IA (Verkehr badische Bahn - Mittel- und Westschweiz) ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 der VIII. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, worüber das diesseitige Gütertarifbüreau nähere Auskunft ertheilt. Neben zahlreichen Ermässigungen treten durch diesen Tarifnachtrag mit Wirkung vom 1. April 1898 auch kleine Frachterhöhungen (in der Eilgutklasse 4 Cts., in den übrigen Klassen 1 bis 2 Cts. für 100 kg) im Verkehre mit Luzern ein. Der Nachtrag kann zum Preise von 70 ₰ von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 23. Dezember 1897. (2879)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch - Warschauer Güterverkehr. Vom 15. Februar 1898 neuen Stils ab werden die Stationen Pilawa, Sobolew, Nowo-Alexandria und Nalentschow der Weichselbahn aus dem Ausnahmetarif 13 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Kattowitz und Breslau nach Stationen der Warschau - Wiener, Lodzer, Iwangorod - Dombrowaer Eisenbahn und Weichselbahn, gültig vom 20. Oktober/1. November 1897 alten/neuen Stils, ausgeschlossen.

Bromberg, den 26. Dezember 1897. (2880)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Geltung vom 1. Februar und, soweit Erhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. März k. J. wird für den Tarif des obigen Verkehres der Nachtrag 2 herausgegeben werden. Durch ihn werden die Häfen Kustendje und Patras als Anlaufhäfen aufgenommen und für die bisher nur im Bedarfsfalle angelaufenen Häfen Bourgas und Dedeagatsch regelmässige Verbindung festgesetzt. Ferner ist die Neuaufnahme einer grösseren Anzahl Nichtanlaufhäfen und die Herabsetzung eines grossen Theiles der Weiterfrachten hervorzuheben.

Bis zum Erscheinen des Nachtrages, welcher Ende Januar von den Verbandsstationen und der deutschen Levantelinie in Hamburg bezogen werden kann, ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Altona, den 23. Dezember 1897. (2881)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Württemb - südwestdeutscher Eisenbahnverband. Heft 4. (Hessisch-württembergischer Güterverkehr). Mit sofortiger Wirkung werden die Stationen Gundernhausen und Rossdorf b. Darmstadt in den Tarif für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Die Entfernungen und bezw. Frachtsätze sind zu bilden durch Anstoss nachstehender Entfernungen an die in Betracht kommenden Uebergangsstationen:

	Darmstadt Ostbahnhof	Dieburg	Reinheim
Gundernhausen	10	8	8
Rossdorf b. Darmstadt .	8	11	11

Die Verkehrsleitung hat über die für die betreffenden Uebergangsstationen und weiter über die für dieselben vorgesehenen Wegevorschriften zu erfolgen.

Stuttgart, den 26. Dezember 1897. (2882)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - ungar. - bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II Heft 3 A vom 1. Februar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 gelangt der Nachtrag VIII zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen zum Haupttarife bezw. zu den Nachträgen I—VII. Der Nachtrag kann unentgeltlich bezogen werden.

München, im Dezember 1897. (2883)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1898 kommt Nachtrag V zum Tarife für den inneren Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895 zur Einführung, welcher um den Preis von 30 ₰ für das Stück bei dem Materialdepot der unterfertigten Generaldirektion bezogen werden kann.

München, im Dezember 1897. (2884)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle etc. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 werden die Stationen Zoellmersdorf und Luckau der Niederlausitzer Bahn in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 24. Dezember 1897. (2885)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Zum Binnentarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II vom 1. Januar 1893, tritt am 1. Januar 1898 der Nachtrag II in Kraft. Er enthält u. a. anderweite Verbindungsbahnfrachten und Ueberfuhrgebühren für Leipzig, Leipzig-Stötteritz usw.

Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Güterverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 23. Dezember 1897. (2886)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr. Am 3. Januar 1898 erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag II, welcher u. a. Frachtsätze für Kohlen etc. von Station Vogelheim enthält. Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 24. Dezember 1897. (2887)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1898 tritt zu den Tarifheften B 1—4 je ein Nachtrag (III) und zu dem Tarifhefte B 5 der Nachtrag II in Kraft, enthaltend: Einbeziehung der Station Dahlbusch-Rotthausen des Direktionsbezirks Essen in den Tarif, Frachtsätze für den Frachtstückgutverkehr der Station Dortmunderfeld des Direktionsbezirks Essen, anderweite Fassung des Waarenverzeichnisses der Ausnahmetarife 2 (für Arachidenöl usw.), 3 (für Cutsch usw.), 5 (für Feld- und Gartenfrüchte usw.), 9 (für Düngemittel usw.) und 11 (für Eisen und Stahl usw.), Aenderungen von Stationsnamen sowie Berichtigungen. Preis je 10 ₰.

Essen, den 20. Dezember 1897. (2888)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch - sächsischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 ab werden die Stationen Baudach (Lausitz), Oberklinge, Laesgen und Niewerle der Lausitzer Eisenbahngesellschaft in den direkten Verkehr mit den Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen einbezogen. Bis zur Ausgabe des nächsten Tarifnachtrages für den oben bezeichneten Verkehr sind der Frachtberechnung zu Grunde zu legen:

a) die Entfernungen der Station Sommerfeld unter Zuschlag von 2 km für Baudach (Lausitz) und 5 km für Oberklinge;
b) die Entfernungen der Station Teuplitz unter Zuschlag von 6 km für Laesgen und 10 km für Niewerle.

Breslau, den 20. Dezember 1897. (2889)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch - österreichisch - ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Mit sofortiger Gültigkeit erhält

---

Amtl. Bekanntmachungen Forts. S. VIII.

Nr. 24. Jahrgang 1897. Berlin, am 29. Dezember 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:									
1	A	5 (weiss)	1	—	gusseis. Stuhllager —	72	1	Hettstedt	K. E.-D. Halle a/S.	
2	A	I	1	Sack	alte Kleider —	20	2	Barmen-U.	K. E.-D. Elberfeld	
3	A	65	4	—	Nistkästchen —	11	3	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	(aus Baumstämmen).
4	A	9481	1	Kiste	Seifenpulver —	30	4	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
5	A F G	7735	1	„	? —	28	5	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	beschr.: Labowitz i/B.
6	A K	—	1	Korbkoffer	Kleidung? —	16	6	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
7	A N	1211	1	Kiste	leer —	20,5	7	Bremen	K. E.-D. Hannover	
8	A O	—	1	Kollo	Eisentheil —	6	8	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
9	A S	6893	1	Pack	Schuppenblätter —	21	9	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
10	A St	7	1	Sack	Kartoffeln —	—	10	Barmen-Rittersh.	„	
11	B	—	2	Säcke	Kartoffeln —	100	11	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
12	B	1/2	2	Stück	Maschinentheile —	17	12	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
13	B	4155	1	Bund	Flachstahl —	—	13	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
14	B	—	1	Korb	leere Flaschen —	21	14	Bremen	K. E.-D. Hannover	
15	B	95	1	Kiste	leer —	25	15	„	„	
16	B C	125/26	2	Säcke	? —	167	16	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
17	B F	—	1	—	eis. Schornsteinaufsatz	13	17	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
18	B F	972	1	Kiste	verzinnte Kofferkessel	22	18	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
19	B H	290	1	Ballen	vermuthl. Tabak —	71	19	Goslar	„	
20	B L	75	1	—	leere Kanne —	11	20	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
21	B S	46272	1	Ballen	Schwefeläther —	55	21	Marburg	„	
22	C	17	1	Stück	Kette —	—	22	Dransfeld	„	
23	C B	6000	1	Kiste	Maschinentheile —	59	23	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
24	C C H	9869	1	„	Kinderspieluhren —	105	24	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
25	C F S	3273	1	Ballen	Wollwaaren —	51	25	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
26	C G	2655	1	Kiste	Fleischhackmaschinen	69	26	Elberfeld Stb.	„	
27	C G W	7762	1	„	Rockfutter —	59	27	Danzig	K. E.-D. Danzig	
28	C H	5233	1	Ballen	? —	23	28	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	*) in grauem Papier.
29	C H G	907	1	Päckchen *)	Bolzen, Nägel —	2	29	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
30	— roth	—	2	—	stählerne Pflugschaare	12	30			
31	C R S	4	1	Kiste	Konservenbüchsen —	63	31	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Berlin.
32	C W	1056/7	2	Fässer	leer —	?	32	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
33	D S	369	1	Ballen	Putzleder —	40,5	33	Bremen	K. E.-D. Hannover	
34	E	867	1	Kiste	Roste, Cement u. Chamotteplatten	82	34	Schlotheim	Mühlhausen-Ebelebener E.	
35	E	—	10	—	eis. Rohre —	285	35	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
36	E A N	1010	1	Kiste	leer —	24	36	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
37	E R	491	1	Ballen	Wollwaaren —	71	37	Danzig	K. E.-D. Danzig	
38	E S	10	1	Kiste	Regulator —	24	38	Westheim	K. E.-D. Cassel	**)
39	E W	1392	1	„	? —	11	39	Harburg U. E.	K. E.-D. Hannover	
40	F	918	2	Bund	Rundeisen —	110	40	Schieder	„	
41	F A D	193	1	Fass	gefüllt —	32,5	41	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Charlottenburg.
42	F F	666870	1	Kübel	? —	18	42	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
43	F H P S E (mit Zeichen)	—	1	Kiste	Rosinen —	36	43	Liegnitz	K. E.D. Breslau	
44	F M	5440	1	—	leeres Fass —	20	44	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	alter Zettel „Ostrowo".
45	F M / K. (im Rhombus)	8616	1	Fass	leer —	79	45	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
46	F N	1850/51	2	Fässer †)	Wein —	238	46	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	†) in Leinen.
47	F N / O	6	1	Kiste	? —	18	47	Magdeburg Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
48	roth G	—	3	Stück	eiserne Platten —	14	48	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
49	G	—	1	—	Ankerplatte —	5	49	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	

**) Beschrieben: Gut Bullinghausen Station Westheim.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	G & B	—	3	Stäbe	Zinn	3	50	Gostyn	K. E.-D. Posen	
51	G H	232/33	2	Kolli	Pumpentheile	112	51	Westerhusen	K. E.-D. Magdeburg	
52	G H	—	2	„	Guss	38	52	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
53	G K	23	1	Ballen	?	—	53	Schönefeld b. Leipz.	K. E.-D. Halle a/S.	
54	G L	—	1	Sack	Pantinenhölzer	19	54	Spandau	K. E.-D. Berlin	
55	G M	—	26	Bällchen	Leinen	116	55	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
56	G N	268060	1	Kiste	?	?	56	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
57	G S	163/4	2	Ballen	Tabak	120	57	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
58	G W	1127	1	Säckchen	Kaffee	5	58	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
59	G W	30590	1	Ballen	Wollwaaren	16	59	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
60	H	6	2	Kolli	Ofentheile	43	60	Osterholz-Schambeck	K. E.-D. Hannover	
61	H	19	1	eis. Fass	gefüllt	213	61	Hannover N.	„	
62	H	—	1	—	l. Bienenkorb	?	62	Spandau	K. E.-D. Berlin	
63	H B	10594	1	—	leere Kiste	23	63	Berlin Anh. B.	„	beschr.: Annaberg i/Els.
64	H B	27	1	Kiste	gefüllt	67	64	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
65	H B	3677	1	„	Spielwaaren	8	65	Vorsfelde	K. E.-D. Hannover	
66	H B	1	1	Eimer	Schmalz	14	66	Bremen	„	
67	H C J	9442/57	16	Fässer	?	634	67	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	*)
68	H E	2931	1	Ballen	Decken	68	68	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
69	H G	—	1	Papp-karton	1 alter, gewöhnlicher Sommer-Damen-Strohhut	1,5	69	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	**)
70	H L	659	1	Zarge	Lack	15	70	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
71	H M	3020	1	Kiste	leer	26	71	Bremen	K. E.-D. Hannover	
72	H P N T H	40	1	Kollo	leere Kabelrolle	208	72	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	deutlich beschrieben: Tarnowitz.
73	H R	3327	1	Fass	—	122	73	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
74	H W	2	1	Kiste	Fahrradglocken	150	74	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
75	J	3	1	„	ger. Fische	5	75	Havelberg	K. E.-D. Altona	verkauft.
76	J D	4803	1	Rolle	Käse	30	76	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
77	J M	11406	1	Ballen	Tabak	73	77	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
78	J N	6	1	Rolle	Käse	60	78	Korschen	K. E.-D. Königsberg	
79	J P	85694	1	—	leere Kiste	67	79	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	†) in Stroh verpackt.
80	J S	—	1	Kiste	eis. Ofentheile†)	52	80	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
81	K	—	1	Korb	Feigen	15	81	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
82	K	VI	1	Kiste	Porzellan	28	82	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
83	K	11	1	Fass	Butter	30	83	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
84	K	12	1	Sack	Kartoffeln	69	84	Schwientoch-lowitz	K. E.-D. Kattowitz	
85	K & C	2282	1	Kiste	leer	32	85	Bremen	K. E.-D. Hannover	
86	K & C	2257	1	„	leer	23,5	86	„	„	
87	K E	3528	1	„	1 Kanne Schwefeläther	70	87	Wittstock	Prignitzer E.	
88	K E	1	1	Sack	Kartoffeln	—	88	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
89	K & M	—	1	Kiste	vermuthl. Glas	145	89	Marburg	K. E.-D. Cassel	
90	K R	56	1	„	Porzellan u. Glaswaaren	54	90	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
91	L	17906	1	Ballen	Drillich	92	91	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
92	L	192	1	Fass	Maschinenöl oder Petroleum	366	92	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
93	L P	7232	1	Schachtel	4 Brennapparate für Brandmalerei	3,5	93	Elberfeld Stb.	„	
94	L P	—	1	Kiste	(alt)	?	94	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
95	M	160 17	1	„	—	68	95	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
96	M H	III	1	Sack	alte Säcke	13,5	96	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	beschr.: Altona.
97	M K	33833	1	Kiste	Papier u. Kouverts	61	97	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
98	M L	—	9	Bretter	(Privatwagenstützen)	?	98	Bremen	K. E.-D. Hannover	
99	N A	—	1	Pack	gebr. Säcke	12	99	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
100	N M	125	1	Ballen	altes Papier	34	100	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
101	O K D	I	1	—	eisernes Rad	31	101	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
102	O W	2/3	2	Kisten	?	5,5	102	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
103	P	—	1	Holz-kistchen	—	2,5	103	Pr.-Stargard	K. E.-D. Danzig	***)
104	P	1931	1	Sack	Haare	24	104	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
105	P B	1470	1	Kiste	leere Weinflaschen	15	105	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
106	P G	2600	1	„	Mechaniks zu Schlipsen	43	106	Berlin H. u. L.	„	
107	P S	5691	1	Bund	eis. Klammern	9	107	Posen	K. E.-D. Posen	
108	P S	5896	1	Kiste	gefüllt	50	108	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
109	P v G	4817	1	„	Glaswaaren	155	109	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
110	R	—	1	—	eiserne Achse	30	110	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
111	R B	5621	1	—	leere Kiste	30	111	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
112	R B	2325	1	Kiste	Stroh	42	112	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
113	R K	16	1	Fass	leer	4,5	113	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
114	R R	161	1	Kiste	gefüllt	11	114	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	

*) Aus Wagen 7368 Brsl. Sebaldsbrück-Cassel.
**) Alte Adresse: Fräulein Therese Schlichting, Triebsees.
***) Braun gestrichen, anschein. zu einer landwirthschaftl. Maschine gehörend.

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
115	S	—	3	Stück	gusseis. Rollen	9,5	115	Bremen	K. E.-D. Hannover	
116	S B — C W F C A S	7085 7289 10 1361 51	5	Kisten	leer	9 6 56 8 14	116	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
117	S H	276	1	Bund	2 Eisenstangen	13,5	117	Rheda	K. E.-D. Hannover	
118	S M	69 4242	2	Kisten	Lichte	60	118	Gostyn	K. E.-D. Posen	
119	S N	2	1	Bund	dürre Häute	93	119	Ulm	Württemberg. Stsb.	
120	S S	3440	1	Kiste	—	—	120	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
121	S S	253	1	"	Hosenschnallen	122	121	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
122	S S	116	1	"	?	630	122	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
123	S S	715	1	Ballen	Satin	27	123	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
124	T	1	1	Kiste	Eier	65	124	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
125	T A G	2345	1	—	Leiter	8	125	Bremen	K. E.-D. Hannover	
126	T H	4659	1	Kiste	leer	25	126	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
127	T M	—	1	Säckchen	Nüsse	10	127	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
128	T P	2174	1	Kollo	Luftpumpen	15	128	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
129	U & S	4524	1	Kiste	Pfeffer	11	129	Elberfeld Stsb.	K. E.-D. Elberfeld	
130	V	1957	1	Fass	angebl. Theeröl	—	130	Dürrenberg	K. E.-D. Erfurt	
131	V	2	1	Gestell	Fische (5 Dosen)	44	131	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
132	V B R	—	1	—	leeres Fass	28	132	Posen	K. E.-D. Posen	
133	W	2	1	Pack	6 leere, neue Handkörbe	7	133	"	"	
134	W	1/2	2	Stück	Ofenaufsätze	13	134	Bleicherode	K. E.-D. Cassel	
135	W	—	1	Kiste	Holzmodell	47	135	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
136	W A	—	1	Sack	Säcke	—	136	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
137	W B	4966	1	Kiste	leer	24	137	Posen	K. E.-D. Posen	
138	W B	6378	1	"	leer	8	138	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
139	W C	676	1	Pack	3 Waschkörbe	6,5	139	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
140	W C	100	1	—	leerer Korb	6	140	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
141	W K	I	1	Sack	Kartoffeln	80	141	"	"	
142	W N P	8696	1	Kiste	leere Flaschen	—	142	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
143	W O	8311	1	"	leer	13,5	143	Bremen	K. E.-D. Hannover	
144	W X	—	1	—	Kindertisch	5,5	144	Altona	K. E.-D. Altona	
145	Z Z	518	1	Kiste	Messingwaaren	45	145	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
146	Bräuers Brauerei Breslau	128 165	3	Fässer	leer, gebraucht	91	146	Posen	K. E.-D. Posen	2/4 Tonne 1/2 "
147	Bremen	2309	1	—	Stuhl	6,5	147	Bremen	K. E.-D. Hannover	
148	Degner & Illgner	—	1	Sack	Kaffee	66	148	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
149	[Marke] Dramburg	2468	1	Ballen	Leinen oder Baumwollgewebe (Hemdentuch)	23	149	Dramburg	K. E.-D. Danzig	
150	Deutsche Kalkwerke Voigt Grünstr.	—	1	Pack	leere Säcke	30,5	150	Bremen	K. E.-D. Hannover	
151	rother Zettel Graudenz	—	3	"	36 Blechkniee	24	151	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
152	M. & S. Gr.-Wartenberg	18798	1	Kiste	unbekannt	17	152	Gr.-Wartenberg	Breslau-Warsch. E.	*)
153	Löwenbräu	—	1	Gebinde	leer, gebraucht	31	153	Posen	K. E.-D. Posen	1/2 Tonne.
154	R B W T u. R B J C Amsterdam	25 —	95 od. 96	—	gebr. Säcke	101	154	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
155	Sandler Kulmbach	—	5	Gebinde	leer, gebraucht	102	155	Posen	K. E.-D. Posen	
156	Sehnde Hannover Hümme	—	1	Kiste	Fruchtgelee	69	156	Hümme	K. E.-D. Cassel	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
157	—	201/2	1	Kollo	gusseis. Heerddeckel	3,5	157	Bremen	K. E.-D. Hannover	
158	—	(71)	1	—	Plan	—	158	Luckenau	K. E.-D. Erfurt	
159	—	2493	1	—	leere Kiste	13	159	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
160	—	4634	4	Kolli	Stahl	170	160	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
161	—	52829	1	—	Rädersatz	—	161	Werdohl	"	
162	IV	—	1	—	eiserne Platte	5	162	Stendal	K. E. D. Magdeburg	
163	IV. Classe A	—	1	—	Blechschild	—	163	Potsdam	K. E.-D. Berlin	

*) Rother Zettel mit dem Stempel: Breslau M. 30./10. Vorm. Ausserdem klebt auf der Kiste noch ein Stück eines alten Zettels mit dem Stempel: Dresden-Altstadt 27./10. 97.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
164	{ V P W D }	86969	1	—	leere Kiste —	47,5	164	Bremen	K. E.-D. Hannover	
165	{ H. F. A. G. }	—	1	Dose	Heringe —	8	165	Buttstädt	K. E.-D. Erfurt	
166	{ SZP }	55408	1	Kiste	Speck und Fett —	10	166	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
167	weiss /	—	1	—	eis. Rohr —	11	167	Brandenburg	K. E.-D. Königsberg	
168	3 rothe Striche	—	1	Pack	21 Hufeisen —	13	168	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
169	roth +	—	1	—	Eisenrohr 6 m lg. —	20	169	Kreuz	"	
170	grüner Strich	—	1	Bund	4 Gasrohre —	33	170	Passenheim	K. E.-D. Königsberg	Aichzeichen { D. R. 6 16 }
171	roth —	—	1	Stück	Eisen —	5	171	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
172	roth — (Strich)	—	1	Kollo	{ Eisentheil (Amboss f. Ringschmiede) }	—	172	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
173	roth — (Strich)	—	1	—	eis. Maschinentheil —	7	173	Weimar	"	
174	roth ×	—	1	—	gusseis. Tafel —	2	174	Wusterhausen	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
175	—	—	1	Pack	Betten —	18	175	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
176	—	—	1	"	5 Blecheimer —	?	176	Fröndenberg	K. E.-D. Cassel	
177	—	—	1	"	Bolzen —	26	177	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
178	—	—	2	—	eis. Bremsklötze —	—	178	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
179	—	—	1	—	eiserne Büchse —	?	179	Bünde	K. E.-D. Hannover	
180	—	—	1	—	Butterfass, leer —	4	180	Wittstock	Prignitzer E.	
181	—	—	1	Ballen	Buxkin —	15	181	Warburg	K. E.-D. Cassel	
182	—	—	1	—	eis. Doppelschiene —	22	182	Wittenberge	K. E.-D. Altona	3,1 m lg.
183	—	—	1	Rolle	Draht —	57,5	183	Bremen	K. E.-D. Hannover	
184	—	—	1	Ring	Draht —	2	184	Posen	K. E.-D. Posen	
185	—	—	1	—	Einsatzofen mit Rost	18	185	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
186	—	—	1	Bund	Eisen —	26	186	Schieder	K. E.-D. Hannover	
187	—	—	1	"	2 Stangen Eisen —	5,5	187	Bublitz	K. E.-D. Danzig	
188	—	—	1	—	{ durchbrochene runde Eisenplatte }	2	188	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	17 cm Durchm.
189	—	—	2	Bund	Eisenrohre —	88	189	Marsberg	K. E.-D. Cassel	
190	—	—	2	Stück	Eisenstangen —	24	190	"	"	
191	—	—	1	Bund	{ 12 halbrunde Eisenstangen }	9	191	{ Magdeburg-Buckau }	K. E.-D. Magdeburg	
192	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	38	192	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
193	—	—	—	—	hölzerne Fassbänder	10	193	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
194	—	—	1	—	Feldbahnschiene —	20	194	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	roth.
195	—	—	1	Stange	Flacheisen —	24	195	Merschede	K. E.-D. Cassel	
196	—	—	1	Bund	Gasrohre —	?	196	Wabern	"	
197	—	—	1	"	4 Gasrohre —	24	197	Lieser-Mülheim	St. Johann-Saarbr.	
198	—	—	4	—	Handkörbe, leer, neu	3,5	198	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
199	—	—	1	—	Hase —	—	199	Berlin Ostb.	"	
200	—	—	2	Säcke	{ alte Hefte und Kalender }	52	200	Lage	K. E.-D. Hannover	
201	—	—	4	—	Holzeimer —	13	201	Kreuzburg O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
202	—	—	1	Packet	Holzspitzen —	0,5	202	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
203	—	—	1	—	Hutschachtel —	2	203	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	{ beklebt: Weimar-Nordhausen. }
204	—	—	1	Sack	Kaffee —	65	204	Bremen	K. E.-D. Hannover	
205	—	—	6	—	eis. Kaminschieber —	6	205	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
206	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	48	206	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
207	—	—	1	"	Kartoffeln —	48	207	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
208	—	—	1	"	Kartoffeln —	52	208	Magdeburg Hptb.	"	
209	—	—	6	—	kupferne Kessel —	25	209	Lübeck	Lübeck-Büchen	
210	—	—	2	—	Ketten 1,25 u. 4,5 m lg.	—	210	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
211	—	—	1	Kiste	gefüllt —	116	211	Eisenach	"	
212	—	—	1	—	leere Kiste —	31	212	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	ohne Deckel.
213	—	—	1	—	leere Kiste —	17	213	Bremen	K. E.-D. Hannover	
214	—	—	1	—	leere Kiste —	1,5	214	"	"	
215	—	—	1	—	leere Kiste —	7	215	"	"	
216	—	—	1	Ladung	Kohlen —	10 000	216	Suhl	K. E.-D. Erfurt	{ im Wagen 13520 El. }
217	—	—	1	Pack	{ 2 Kohlenlöffel — 1 Stocheisen — }	1	217	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	—	1	—	leerer Korb —	—	218	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
219	—	—	1	Sack	alte Kleider —	12	219	Posen	K. E.-D. Posen	
220	—	—	1	Kollo	{ 2 Körbe mit diversem Inhalt }	18	220	"	"	
221	—	—	1	Sack	Kümmelsaat —	51	221	Lübeck	Lübeck-Büchen	
222	—	—	2	Bund	eiserne Kugeln —	50	222	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
223	—	—	1	—	Kunstschloss —	—	223	Nordhausen	"	*)

*) Vom Wagen 4566 ab Oberlahnstein.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
224	—	—	1	Ring*)	Kupferdraht	115	224	Linden-K.	K. E.-D. Hannover	*) in Leinen.
225	—	—	1	—	eiserne Kurbel	3	225	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	
226	—	—	1	—	eis. Lager in Leinen	2	226	Nauen	K. E.-D. Berlin	
227	—	—	1	Sack	Lederabfälle	32	227	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
228	—	—	1	—	Leine (17 m lg.)	?	228	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
229	—	—	1	—	Maschinentheil	37	229	Hameln	„	
230	—	—	3	—	Maschinentheilchen	—	230	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
231	—	—	1	—	Messingstange	2	231	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
232	—	—	1	Pack	Nägel	1	232	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
233	(weiss)	—	1	—	Ofenplatte	2	233	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
234	—	—	1	—	Ofentheil	21	234	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
235	—	—	1	Pack	Papierdüten	11	235	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
236	—	—	1	Packet**)	runde Pappschachtel	1	236	Thorn	K. E.-D. Bromberg	**) in Zeitungspapier.
237	—	—	1	Sack	getrocknete Pflaumen	50	237	Konitz	K. E.-D. Danzig	
238	—	—	9	Stück	rothe eis. Pflugräder	32	238	Gieboldehausen	K. E.-D. Cassel	
239	—	—	1	Pack	Piassavabesen	9	239	Cassel U.	„	
240	—	—	1	—	Piassavabesen	1	240	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
241	—	—	10 1	— —	gusseis. Räder Modell	23 —	241	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
242	—	—	2	Stück	Reisekörbe	27	242	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
243	—	—	1	Bund	Rohr	25	243	Nordhausen	„	
244	—	—	1	„	Röhren	15	244	Strasburg W./Pr.	K. E.-D. Danzig	
245	—	—	1	„	10 gusseis. Röhren	37	245	Flatow	„	
246	—	—	1	—	eis. Rohr mit Schraubengewinden an beiden Enden	3	246	Thorn	K. E.-D. Bromberg	ca. 1,5 m lg.
247	—	—	1	Kollo	Rohrsessel	5	247	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
248	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle	11	248	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
249	—	—	1	—	gusseis. Rolle	3	249	Bremen	K. E.-D. Hannover	
250	—	—	1	Sack	Rosinen	25	250	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	45 cm lang
251	—	—	1	—	rundes Stahlstück	3	251	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	u. 3,5 cm
252	—	—	1	Pack	4 Stangen Rundeisen	1,5	252	Krebsöge	K. E.-D. Elberfeld	Durchm.
253	—	—	1	—	Sackkarre	—	253	Schwerin	Meckl. Friedr.-Frzb.	
254	—	—	1	—	Sackkarre	18	254	Hoppenrade	„	
255	—	—	1	Pack	Sackleinen	5,5	255	Bremen	K. E.-D. Hannover	
256	—	—	1	Sack	leere Säcke	44	256	Warburg	K. E.-D. Cassel	
257	—	—	1	„	leere Säcke	124	257	Nordhausen	„	
258	—	—	2	Ballen	leere Säcke	136	258	Cassel O.	„	
259	—	—	1	—	Servirtisch	4	259	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	ansch. zu
260	—	—	2	—	eis. Schraubenbänder	?	260	Itzehoe	K. E.-D. Altona	Mühlenflügel ge-
261	—	—	1	Pack	Spazierstöcke	1,5	261	Hamburg H.	„	hörend.
262	—	—	1	Bund	Stangeneisen quer gerippt	—	262	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
263	—	—	1	Pack	Stühle	8	263	Göttingen	„	
264	—	—	1	—	Tannenbaum	34	264	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	bezettelt:
265	—	—	1	Kiste	Thonwaaren (Pfeifen)	—	265	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	Konsumverein Heus-
266	—	—	4	—	Tischfüsse	7	266	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	weiler.
267	—	—	1 1	— Kollo	eiserner Topf 4 Kuchenbleche	10 6	267	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
268	—	—	1	Kiste	2 hölz. Umhüllungen zu Blumentöpfen	—	268	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
269	—	—	16	—	Unterlagerhölzer	—	269	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
270	—	—	1	Pack	alte Verpackung (Strohmatten)	28	270	Czersk	K. E.-D. Danzig	
271	—	—	1	„	Viehlöffel	—	271	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
272	—	—	2	—	eiserne Wellen	31	272	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
273	—	—	1	—	Winderolle	5	273	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
274	—	—	1	Bund	2 Stück Winkeleisen	32	274	Hannover N.	„	
275	—	—	1	Puppe	Wollgarn	?	275	Spandau	K. E.-D. Berlin	
276	—	—	1	—	eiserne Zange	—	276	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
277	—	—	1	Sack	Zucker	25	277	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A B	12	1	Koffer	Kleider	45	1	Monsheim	Direktion Mainz	Corcasonne-
2	A F	2454	1	Ballen	anschein. Leinen	16	2	Heddesheim	„	France
3	C R	149	1	Fass	leer	65	3	Bingerbrück	„	beschr.
4	M B	—	1	Gebund	Stahl	50	4	Darmstadt	„	
5	M F H	5095	1	Kiste	Holzstäbchen	31	5	G.-A. Mainz	„	Wocking bezettelt.
6	S W	461	1	„	gefüllt	—	6	Nierstein	„	Worms beschrieben.
7	T S	4740	1	„	leer	23	7	Oppenheim	„	
8	W	5047	1	„	gefüllt	41	8	Mannheim-Neckarvorstadt	„	
9	Liebler	126	1	Fass	leer	23	9	Alzey	„	
10	Junk Eberbach	—	10	Handkoffer	gefüllt	—	10	Eberbach	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
11	—	—	2	Pack	Bretter —	—	11	Albig	Direktion Mainz	auf der Strecke gef.
12	—	—	1	—	Bufferscheibe —	—	12	Bingerbrück	„	
13	—	—	8	—	alte Eisenröhren —	—	13	„	„	
14	—	—	1	—	hölz. Geräthe —	—	14	„	„	
15	—	—	1	Tonne	Heringe —	155	15	Mainz	„	
16	—	—	1	Ballen	ansch. Hopfensäcke	67	16	Alzey	„	
17	—	—	1	Korb	leer —	1,5	17	Gaudernheim	„	
18	—	—	1	Pack	Kummthölzer —	20	18	Dittelsheim-Hessloch	„	
19	—	—	1	—	eisernes Rad —	76	19	Bingerbrück	„	
20	—	—	1	Stab	Rundeisen —	60	20	Darmstadt	„	
21	—	—	1	Bündel	Säcke —	13	21	Gaudernheim	„	
22	—	—	2	—	viereckige Tannenhölzer	—	22	Salzig	„	3 m lg.
23	—	—	1	Bund	Winkeleisen —	35	23	Heddesheim	„	

Berichtigungen.

Die Angaben unter „E. Güter ohne Bezeichnung" lfd. Nr. 326 und 386 des Anzeigers Nr. 23 sind wie folgt zu berichtigen:

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
326	—	—	2 1	— —	Gussröhren — Maschinentheil —	17	326	Mühldorf	Bayerische Stsb.	
386	—	—	1	—	verzinktes Rohr —	10	386	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	*)

*) Aus vier verschraubbaren Theilen bestehend.

Amtl. Bekanntmachungen (Schluss).

das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 15 in den Tarifheften 1 und 2 folgenden Wortlaut:

Ausnahmetarif Nr. 15
für die Beförderung von

a) Thon, unverpackt in offenen Wagen verladen;
b) Thon in Säcken verpackt;
c) Pfeifenerde;
d) Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin);
e) Chamottesteinen, Chamotteziegeln, Chamottemörtel, Chamottemehl, Chamottespeise, Thonsteinen, Pflastersteinen und Trottoirplatten aus Thonmasse.

Die übrigen Bestimmungen dieses Ausnahmetarifs bleiben unverändert.

Breslau, den 20. Dezember 1897. (2890)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Januar 1898 wird die an der Strecke Heidelberg-Bruchsal liegende Station Mingolsheim in den Gütertarif badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 22. Dez. 1897. (2891)
Generaldirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zucker aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1898 in Kraft.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Brody (Bhf.) trans.	234 ₰
„ Nowosielitza (Bhf.) trans.	276 „
„ Podwoloczyska (Bhf.) trans. für Sendungen von	
a) Stationen der Strecke Woloczysk-Proskurow (excl.) . . .	248 „
b) von Proskurow . .	221 „
c) „ Bogdanowzy u. darüber hinaus .	199 „
d) von Schmerinka u. darüber hinaus .	166 „

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich obige Frachtsätze um 5 ₰ pro 100 kg.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai sind obige Frachtsätze um 29 ₰ pro 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 24. Dezember 1897. (2892)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

6. Entladefristen.

Wiederaufhebung der Beschränkung der Entladefristen für Wagen der Schmalspurbahnen betreffend. Die in der Bekanntmachung vom 6. Oktober d. J. wegen aussergewöhnlichen Güterandranges auf den schmalspurigen Linien angeordnete Beschränkung der Entladefristen für Wagen der Schmalspurbahnen auf 6 Tagesstunden wird vom 27. d. Mts. wieder aufgehoben.

Dresden, am 21. Dezember 1897. (2893)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

7. Aufhebung von Güternebenstellen.

Aufhebung der Güternebenstelle Leubus. Mit dem 1. Januar 1898 wird die im diesseitigen Bezirke bei Station Maltsch gelegene Güternebenstelle Leubus aufgehoben.

Breslau, den 23. Dezember 1897. (2894)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verdingungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung von ca. 120 000 kg gusseiserne Bremsklötze soll im Wege allgemeinen Angebots vergeben werden.

Zeichnungen, allgemeine und besondere Lieferungsbedingungen nebst Bedarfsliste liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben gegen Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift „Bremsklötze" versehen, portofrei verschlossen bis 15. Januar n. J., Mittags 12 Uhr anher einzureichen.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen. (2895)
Ludwigshafen a/Rh., 21. Dez. 1897.
Die Direktion.
v. Lavale.

Verding von Schreib- und Zeichenmaterialien. I. Loos: Schreibstifte, II. Loos: Stecknadeln, III. Loos: Geldbeutel, IV. Loos: Tintenpulver, V. Loos: sämmtliche übrigen Schreib- und Zeichenmaterialien. Bedingungen können bei unserer Drucksachenverwaltung hier, Flurstrasse 10, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Baar bezogen werden. Die Angebote sind für jedes Loos mit der Aufschrift: „Angebot auf Schreibmaterialien Loos Nr. . . . . " versiegelt und postfrei bis zum Eröffnungstermin, welcher am 25. Januar 1898, Vormittags $9^{1}/_{2}$ Uhr, in dem Sitzungssaale unseres Verwal-

tungsgebäudes stattfindet, an uns einzureichen. Zuschlag auf Lieferung aller in dem Preisverzeichnisse aufgeführten oder nur einzelner angebotenen Gegenstände bis zum 15. Februar 1898 vorbehalten.

Breslau, den 23. Dezember 1897. (2896)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien: Gruppe C IV Zughaken, Kuppelungen, Bufferkreuze, Bufferstangen, Kuppelungsspindeln und Achsbuchsbügel; Gruppe C IV a Lokomotiv-Siederöhren und Rohre zu Weichenlaternen; Gruppe C VIII Spiralfedern und Federstahl; Gruppe IX Kupferblech, Stangenkupfer, Kupferdraht, Kupferröhren, Messingblech und Messingdraht; Gruppe X Antimon, Zink, Zinkblech und Blei; Gruppe X a Zinn. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 26. Januar 1898, Vormittags 10 Uhr versiegelt und postfrei an uns einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer Nr. 6 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 1,50 ℳ für Gruppe C IV und je 50 ₰ für die übrigen Gruppen portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 63 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 28. Februar 1898.

Kattowitz, den 23. Dezember 1897. (2897)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.



